

**KOMPARASI MORFOLOGI STASIUN MILIK *NEDERLANDSCH  
INDISCHE SPOORWEG* (NIS) DENGAN STASIUN MILIK  
*STAATSSPOORWEGEN* (SS)**

**SKRIPSI**

**PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR  
LABORATORIUM ARSITEKTUR NUSANTARA**

Ditujukan untuk memenuhi persyaratan  
memperoleh gelar Sarjana Teknik



**AUBREY GIANDIMA**

**NIM. 165060500111036**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**

**FAKULTAS TEKNIK**

**MALANG**

**2021**



## LEMBAR PENGESAHAN

### KOMPARASI MORFOLOGI STASIUN MILIK *NEDERLANDSCH INDISCHE SPOORWEG* (NIS) DENGAN STASIUN MILIK *STAATSSPOORWEGEN* (SS)

## SKRIPSI

### PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR LABORATORIUM ARSITEKTUR NUSANTRA

Ditujukan untuk memenuhi persyaratan  
memperoleh gelar Sarjana Teknik



**AUBREY GIANDIMA**  
**NIM. 165060500111036**

Skripsi ini telah direvisi dan disetujui oleh dosen pembimbing  
pada tanggal 27 Juli 2020

Mengetahui,  
Ketua Program Studi Sarjana Arsitektur



Ema Yunita Titisari, ST.,MT.  
NIP. 197506272000122001

Dosen Pembimbing

Ema Yunita Titisari, ST.,MT.  
NIP. 197506272000122001



### PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya dan berdasarkan hasil penelusuran berbagai karya ilmiah, gagasan dan masalah ilmiah yang diteliti dan diulas di dalam Naskah Skripsi ini adalah asli dari pemikiran saya. Tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah Skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia Skripsi dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Malang, 27 Juli 2021

Mahasiswa,



Aubrey Giandima

NIM 165060500111036



# TURNITIN



**UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
FAKULTAS TEKNIK  
PROGRAM SARJANA**



## SERTIFIKAT BEBAS PLAGIASI

Nomor : ~~390~~ /UN10.F07.15/PP/2021

Sertifikat ini diberikan kepada :

**AUBREY GIANDIMA**

Dengan Judul Skripsi :

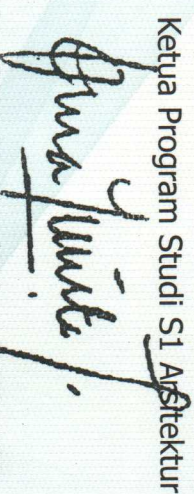
**KOMPARASI MORFOLOGI STASIUN MILIK NEDERLANDSCH INDISCHE SPOORWEG (NIS) DENGAN  
STASIUN MILIK STAATSSPOORWEGEN (SS)**

Telah dideteksi tingkat plagiasinya dengan kriteria toleransi  $\leq 20\%$ , dan  
dinyatakan Bebas dari Plagiasi pada tanggal **29 Juli 2021**



Ketua Jurusan Arsitektur

Dr. Eng. Ir. Herry Santosa, ST., MT., IPM  
NIP. 19730525 200003 1 004



Ketua Program Studi S1 Arsitektur

Dr. Ema Yunita Titisar, ST., MT  
NIP. 19750627 200012 2 001





KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,  
RISET, DAN TEKNOLOGI  
UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
FAKULTAS TEKNIK  
**JURUSAN ARSITEKTUR**

Jl. Mayjend Haryono No. 167 MALANG 65145 Indonesia


Telp. : +62-341-567486 ; Fax : +62-341-567486

<http://arsitektur.ub.ac.id>

E-mail : [arsftub@ub.ac.id](mailto:arsftub@ub.ac.id)

**LEMBAR HASIL**  
**DETEKSI PLAGIASI SKRIPSI**

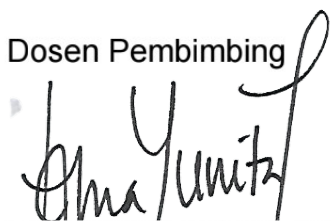
Nama : Aubrey Giandima  
NIM : 1650060500111036  
Judul Skripsi : Komparasi Morfologi Stasiun Milik *Nederlandsch Indische Spoorweg* (NIS) dan Stasiun Milik *Staatsspoorwegen* (SS)  
Dosen Pembimbing : Dr. Ema Yunita Titisari, ST., MT.  
Periode Skripsi : Semester Genap/Ganjil 2020/2021  
Alamat Email : [aubreygiandima@gmail.com](mailto:aubreygiandima@gmail.com)

Tanggal	Deteksi Plagiasi ke-	Plagiasi yang terdeteksi (%)	Ttd Petugas Plagiasi
28 Juli 2021	1	4%	
	2		
	3		

Malang, 28 Juli 2021

Mengetahui,

Dosen Pembimbing



Dr. Ema Yunita Titisari, ST., MT.  
NIP. 197506272000122001

Kepala Laboratorium  
Dokumentasi Dan Tugas Akhir



Wasiska Iyati, ST, MT  
NIP.19870504 201903 2 014

Keterangan:

1. Batas maksimal plagiasi yang terdeteksi adalah sebesar 20%
2. Hasil lembar deteksi plagiasi skripsi dilampirkan bagian belakang setelah surat Pernyataan Orisinalitas dan Sertifikat Bebas Plagiasi

PERUNTUKAN



*Skripsi ini dibuat untuk Pecinta Kereta Api Indonesia*



## RINGKASAN

**Aubrey Giandima**, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya,

Juli 2021., *Komparasi Morfologi Stasiun Milik Nederlandsch Indische Spoorweg (NIS) dan Stasiun Milik Staatsspoerwegen (SS)*, Dosen Pembimbing:

Ema Yunita Tititsari

Lahirnya jaringan rel kereta api berkaitan dengan kebijakan Tanam Paksa. Setelah raja Belanda menurunkan maklumat, timbul perdebatan mengenai perusahaan seperti apa yang dapat melakukan bisnis kereta api tersebut. Hasil dari perdebatan tersebut adalah sebuah perusahaan swasta bernama *Nederlandsch Indische Spoorweg* (NIS). Akan tetapi, jalur yang dibangun oleh NIS memiliki banyak kekurangan sehingga akhirnya pemerintahan Hindia Belanda mendirikan perusahaannya sendiri yaitu *Staatsspoerwegen* (SS). Kedua perusahaan memiliki andil yang besar dalam perkembangan kereta api di Hindia Belanda. Dua entitas perusahaan yang berbeda menggunakan strategi yang berbeda dalam menjalankan bisnisnya. Hal ini tentu menimbulkan morfologi sehingga menarik untuk dikomparasikan. Penelitian ini membahas karakteristik morfologi stasiun kereta api dari dua perusahaan tersebut. Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif melalui skema komparasi. Variabel morfologi stasiun digunakan sebagai poin komparasi yang lalu dideskripsikan dengan aspek fungsi, bentuk, dan makna. Objek penelitian terpilih untuk di komparasikan adalah Stasiun Tawang milik NIS dan Stasiun Cirebon milik SS. Hasil penelitian berupa *room street* sebagai karakteristik stasiun milik NIS dan bentuk simeteris yang konsisten pada stasiun milik SS.

Kata kunci: Morfologi, Komparasi, Stasiun Kereta Api



## SUMMARY

**Aubrey Giandima**, Department of Architecture, Faculty of Engineering,  
Brawijaya University, July 2021., *Morphology Comparasion Between  
Nederlandsch Indische Spoorweg(NIS)'s Station and Staatsspoorwegen(SS)'s  
Station*, Academic Supervisor: Ema Yunita Tititsari

*The birth of the railroad network is related to the Cultivation Policy.  
After the king of the Netherlands issued an edict, there was a debate about what  
kind of company could do the railroad business. The result of the debate was a  
private company called Nederlandsch Indische Spoorweg (NIS). However, the  
route built by the NIS had many shortcomings, so the Dutch East Indies  
government finally established its own company, namely Staatsspoorwegen (SS).  
Both companies had a big share in the development of railways in the Dutch  
East Indies. Two different corporate entities use different strategies in running  
their business. This certainly raises the morphology so it is interesting to  
compare. This study discusses the morphological characteristics of the train  
stations of the two companies. The method used is descriptive qualitative  
through a comparison scheme. Station morphology variables are used as points  
of comparison which are then described with aspects of function, form, and  
meaning. The research objects selected for comparison are Tawang Station  
belonging to NIS and Cirebon Station belonging to SS. The results of the  
research are room street as a characteristic of the NIS station and the  
consistent symmetrical shape of the SS station.*

**Keywords:** Morphology, Comparison, Train Station



## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur dipersembahkan kepada alam semesta beserta isinya dan diri peneliti, karena atas izinnya dan kemampuan peneliti, peneliti mampu menyelesaikan penyusunan Skripsi yang berjudul “Komparasi Morfologi Stasiun Milik *Nedelansch Indische Spoorweg* (NIS) Dengan Stasiun Milik *Staatsspoorwegen* (SS)”. Penyusunan Skripsi ini dilakukan untuk memenuhi salah satu persyaratan kelulusan di Universitas Brawijaya Fakultas Teknik Jurusan Arsitektur. Penyusunannya dapat terlaksana berkat dukungan dari banyak pihak. Sehingga pada kesempatan ini peneliti mengucapkan terima kasih kepada :

1. Dr. Ir. Joko Triwinarto S, MSA selaku Dosen Pembimbing pertama.
2. Dr. Ema Yunita Titisari, ST., MT. selaku Dosen Pembimbing kedua.
3. Dr.techn. Ir. Yusfan Adeputera Yusran, ST., MT.Ars. selaku Kepala Laboratorium Arsitektur Nusantara.
4. Staff PT. KAI DAOP 3, DAOP 4, dan KIP Bandung yang telah membantu memenuhi data yang peneliti butuhkan.
5. Teman-teman terdekat peneliti, yaitu Tatania yang telah membantu meluruskan jalan pikiran, Varrel yang selalu mengingatkan untuk mengerjakan skripsi, Almira yang menjadi teman bersedih ketika tidak dapat menyelesaikan pada waktunya, dan Miki yang selalu mendorong peneliti untuk melakukan hal lebih.
6. Lady Gaga, Kylie Minogue, Dua Lipa, dan Jessie Ware yang telah menemani peneliti melewati tahun 2020 melalui karya album musik mereka baik suka maupun duka.
7. Semua pihak lain yang telah mendukung perjalanan penelitian ini.

Demikian semoga Skripsi ini bermanfaat untuk peneliti selanjutnya. Mohon kritik dan sarannya.

Jakarta, 24 Juli 2021

Peneliti

## DAFTAR ISI

LEMBANG PENGESAHAN SKRIPSI.....	ii
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI.....	iii
SERTIFIKAT DETEKSI PLAGIASI.....	iv
HASIL DETEKSI PLAGIASI.....	v
PERUNTUKAN.....	vi
RINGKASAN.....	vii
SUMMARY.....	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR TABEL.....	xvi
GLOSARIUM.....	xvii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	4
1.3 Rumusan Masalah.....	4
1.4 Tujuan.....	4
1.5 Manfaat.....	4
1.6 Batasan Masalah.....	5
1.7 Sistematika Laporan.....	5
1.8 Diagram Alir.....	7
1.9 Kerangka Pemikiran.....	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	9



2.1 Stasiun Kereta Api.....	9
2.1.2 Stasiun Kereta Api pada Masa Hindia Belanda.....	10
2.2. Teori Morfologi Arsitektur.....	16
2.3 Analisis Komparatif.....	17
2.4 Diagram Kajian Teori.....	21
2.5 Studi Terdahulu dan Kontribusi.....	22
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>24</b>
3.1 Metode Pendataan.....	24
3.1.2 Jenis dan Sumber Data.....	24
3.1.1 Pemilihan Objek.....	25
3.2 Metode Analisis.....	25
3.3 Proses Penelitian.....	26
3.3.1 Tahap Persiapan.....	26
3.3.2 Tahap Pelaksanaan.....	27
3.3.3 Tahap Pengkajian.....	28
3.4 Diagram Alir Penelitian.....	29
<b>BAB IV PEMBAHASAN.....</b>	<b>30</b>
4.1 Pengaruh.....	30
4.1.1 Klasifikasi Stasiun.....	30
4.1.2 Afiliasi Arsitek dengan Perusahaan.....	30
4.1.3 Keadaan Politik.....	30
4.2 Karakter Arsitektur.....	31
4.3 Gambar Bangunan.....	31

4.4 Analisis Komparasi Morfologi.....	32
4.4.1 Komparasi Tata Ruang.....	32
4.4.2 Komparasi Massa.....	46
4.4.3 Komparasi Permukaan Massa.....	52
4.2.4. Komparasi Struktur Atap Peron.....	67
4.5 Sintesis.....	70
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>74</b>
5.1 Kesimpulan.....	74
5.2 Saran.....	75
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>76</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>78</b>



## DAFTAR GAMBAR

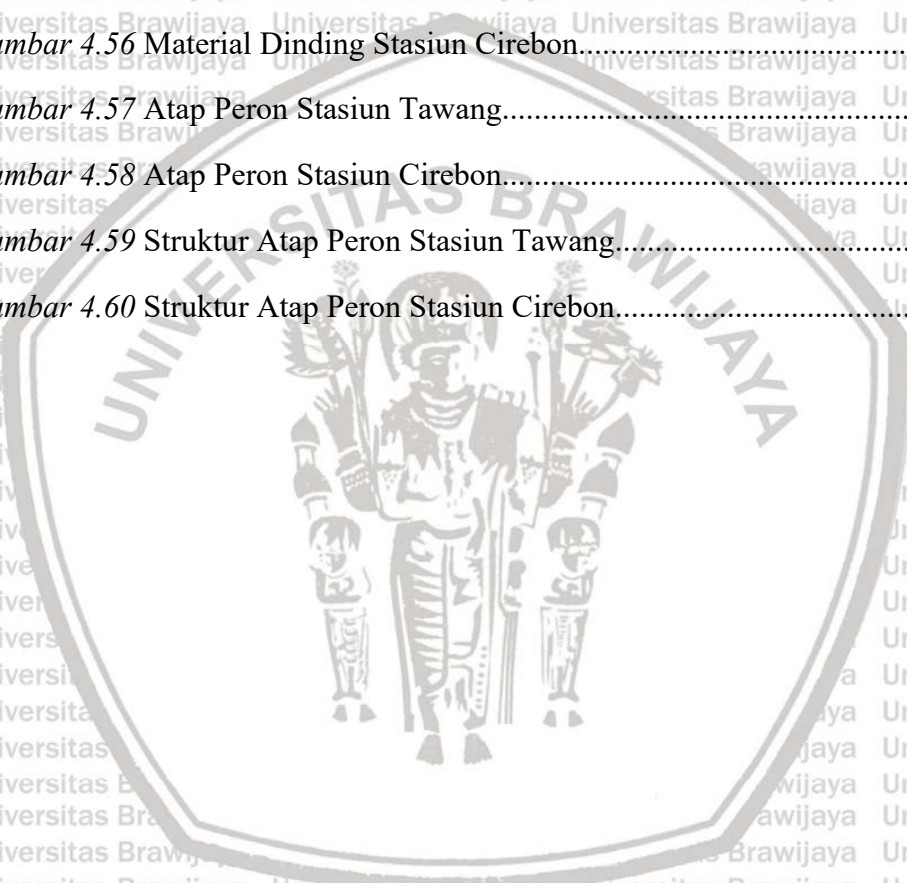
No	Judul	Halaman
Gambar 2.1	Stasiun Samarang NIS 1880.....	13
Gambar 2.2	Stasiun Surabaya Gubeng 1878.....	14
Gambar 2.3	Stasiun Semarang Tawang 1914.....	14
Gambar 2.4	Stasiun Cirebon Kejaksaan 1912.....	15
Gambar 2.5	Stasiun Pasar Senen 1925.....	15
Gambar 4.1	Stasiun Tawang.....	31
Gambar 4.2	Stasiun Cirebon.....	32
Gambar 4.3	Lokasi Stasiun Tawang Pada Peta Semarang Tahun 1914.....	33
Gambar 4.4	Lokasi Stasiun Cirebon Pada Peta Cirebon Tahun 1921.....	34
Gambar 4.5	Situasi Tapak Stasiun Tawang 1914.....	35
Gambar 4.6	Situasi Tapak Stasiun Cirebon 1914.....	36
Gambar 4.7	Denah Ruang Stasiun Tawang Tahun 1914.....	37
Gambar 4.8	Denah Ruang Stasiun Cirebon Tahun 1914.....	38
Gambar 4.9	Konfigurasi Ruang Stasiun Tawang.....	38
Gambar 4.10	Konfigurasi Ruang Stasiun Cirebon.....	39
Gambar 4.11	Konfigurasi Ruang Stasiun Cirebon.....	39
Gambar 4.12	Konfigurasi Ruang Stasiun Cirebon.....	40
Gambar 4.13	Sirkulasi Tapak Stasiun Tawang.....	41
Gambar 4.14	Sirkulasi Ruang Stasiun Tawang.....	41
Gambar 4.15	Sirkulasi Tapak Stasiun Cirebon.....	42
Gambar 4.16	Sirkulasi Ruang Stasiun Cirebon.....	42
Gambar 4.17	Bentuk Sirkulasi Stasiun Tawang.....	43
Gambar 4.18	Bentuk Sirkulasi Stasiun Cirebon.....	44
Gambar 4.19	Pintu Masuk Stasiun Tawang.....	45
Gambar 4.20	Pintu Masuk Stasiun Cirebon.....	45
Gambar 4.21	Trimatra Stasiun Tawang.....	46



xiv



<i>Gambar 4.49</i> Busur Keramik dan Keramik Roda Bersayap Pada Buka-an Atas <i>Vestibule</i> Stasiun Tawang.....	63
<i>Gambar 4.50</i> <i>Arcade</i> Sayap Kiri Stasiun Tawang.....	63
<i>Gambar 4.51</i> <i>Arcade</i> Sayap Kanan Stasiun Tawang.....	64
<i>Gambar 4.52</i> Jam dan <i>Balustrade</i> Pada Puncak Pintu Gerbang Stasiun Tawang.....	64
<i>Gambar 4.53</i> Material Dinding Stasiun Tawang.....	65
<i>Gambar 4.54</i> <i>Bovenlicht</i> Stasiun Cirebon.....	65
<i>Gambar 4.55</i> <i>Gavel</i> Stasiun Cirebon.....	66
<i>Gambar 4.56</i> Material Dinding Stasiun Cirebon.....	66
<i>Gambar 4.57</i> Atap Peron Stasiun Tawang.....	67
<i>Gambar 4.58</i> Atap Peron Stasiun Cirebon.....	68
<i>Gambar 4.59</i> Struktur Atap Peron Stasiun Tawang.....	68
<i>Gambar 4.60</i> Struktur Atap Peron Stasiun Cirebon.....	69





## DAFTAR TABEL

No	Judul	Halaman
	<i>Tabel 2.1</i> Studi Terdahulu.....	22
	<i>Tabel 4.1</i> Sintesis.....	70





## GLOSARIUM

- Arcade* : Bentuk busur yang tersusun linear.
- Balustrade* : Beton cetak vertikal biasa dipakai pada pegangan tangga maupun balkon.
- BOW* : *Burgerlijke Openbare Werken*, Dinas Pekerjaan Umum Sipil milik Hindia Belanda yang menangani urusan bangunan dan bangunan milik negara.
- Bovenlicht* : Jendela atap atau ventilasi.
- Bruggen* : Konstruksi jembatan.
- Chalet* : Sebutan rumah kayu dipegunungan Alpen, Swiss.
- Concourse* : Area terbuka di dalam maupun di luar bangunan stasiun.
- Gavel* : Atap Pelana
- Great depression* : Menurunnya tingkat perekonomian secara drastis dimulai ketika jatuhnya bursa saham di New York tahun 1929.
- Halte* : Sebutan untuk klasifikasi stasiun kecil.
- Klasse Eerste* : Jalur kelas pertama untuk kereta api yang melewati kota-kota besar.
- Klasse Tweede* : Jalur kelas kedua untuk kereta api merupakan percabangan jalur utama.
- Koninkjilk Besluit* : Penetapan keputusan oleh Raja Belanda. Walaupun terlihat seperti keputusan tunggal raja, *Koninkjilk Besluit* ditandatangani juga oleh Perdana Menteri.
- Konsesi* : Pemberian hak, izin, atau tanah oleh pemerintah kepada perusahaan, individu, atau entitas legal lainnya.
- NIS* : *Nederlandsch Indische Spoorweg*, perusahaan kereta api swasta tertua di Hindia Belanda.
- Room Street* : Ruang luas dibawah atap yang membentuk aktivitas seperti di jalan.

- Reglement* : Peraturan di Belanda yang diusulkan oleh badan pemerintahan dan ditetapkan melalui *Gouvernement Besluit* (Keputusan Pemerintah)
- SCS* : *Semarang-Cheribon Stoomtram*, perusahaan trem swasta yang membangun jalur dari Cirebon ke Semarang melewati Tegal.
- SS* : *Staatsspoorwegen*, perusahaan kereta api negara milik Pemerintah Hindia Belanda.
- Stations* : Sebutan untuk klasifikasi stasiun besar.
- Stopplaats* : Sebutan untuk klasifikasi perhentian kecil.
- Verslag* : Laporan dalam bahasa Belanda.
- Vestibule* : Ruang hall atau lobi dengan plafon yang tinggi.
- Vorstenlanden* : Sebutan untuk Surakarta dan Yogyakarta sebagai wilayah-wilayah kerajaan.
- Wesel* : Kontruksi percabangan rel kereta api yang berfungsi untuk memindahkan arah jalur kereta api.



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Kereta api merupakan moda transportasi di Indonesia yang sudah ada dari masa kolonial Belanda dan masih digunakan hingga saat ini. Lahirnya jaringan rel kereta api berkaitan dengan kebijakan Tanam Paksa yang mendorong perubahan media ekspedisi barang hasil panen di Hindia Belanda. Langkah awal dari pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda merupakan penerbitan *Koninkjilk Besluit* (Keputusan Raja) dari raja Belanda pada tahun 1842 untuk membangun jalur kereta api di Hindia Belanda. Penerbitan keputusan ini menimbulkan perdebatan apakah negara akan memiliki semua infrastrukturnya atau pihak swasta diperbolehkan untuk membangun infrastruktur sendiri. Dalam menyelesaikan perdebatan ini raja Belanda yang memerintah di waktu tersebut, Willem III, memerintah seseorang bernama Stieljes untuk mengadakan penelitian mengenai sarana transportasi kereta api di Hindia Belanda pada tahun 1860. Penelitian yang dilakukan oleh Stieljes mendorong pengajuan konsesi dari sebuah konsorsium berjumlah tiga orang pengusaha swasta untuk diizinkan membangun jalur kereta api yang bermula di Semarang menuju Yogyakarta melalui Solo. Permintaan konsesi ini diterima positif dan diizinkan oleh Gubernur Jendral pada masa itu yang melahirkan perusahaan kereta api swasta pada tahun 1862 bernama *Nederlandsch Indische Spoorweg* (NIS).

NIS tidak hanya diberikan konsesi untuk membangun jalur Semarang-Yogyakarta tetapi juga diminta oleh pemerintah Belanda membangun jalur Batavia-Bogor. Dari kedua pembangunan ini, pemerintah melihat pergerakan pembangunan yang lambat dari pihak swasta karena keterbatasan dana yang diakibatkan oleh tidak banyaknya investor merasa tidak diuntungkan dengan adanya jalur kereta api. Berdasarkan hasil pengkajian ulang jalur yang dibangun NIS, pada tahun 1875 didirikan perusahaan kereta api negara yaitu *Staatsspoorwegen* (SS). Setelah pemerintah mengambil alih pembuatan jalur kereta api di Pulau Jawa, investasi swasta ikut kembali masuk ke Hindia Belanda dan hidup dalam perusahaan-perusahaan kereta api dan trem uap yaitu; *Semarang Joana Stoomtram*



(1881), *Javasche Spoorweg Maatschappij* (1886), *Purwodadi Gundih Stoomtram Maatschappij* (1892), *Solosche Tramweg Maatschappij* (1892), *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij* (1895), *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* (1895), *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (1895), *Bataviasche Oosterspoorweg Maatschappij* (1887), *Kediri Stoomtram Maatschappij* (1895), *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (1895), *Malang Stoomtram Maatschappij* (1895), *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* (1895), *Pasoeroean Stoomtram Maatschappij* (1895), *Babat Jombang Stoomtram Maatschappij* (1896), *Madoera Stoomtram Maatschappij* (1897), *Bataviasche Verkeers Maatschappij* (1930), *Batavia Electriche Tram Maatschappij* (1895). Dari semua perusahaan yang disebutkan hanya NIS dan SS yang merupakan perusahaan kereta api lalu ditambah dengan SCS pada tahun 1912, sisanya merupakan perusahaan trem uap.

Sebagai perusahaan kereta api, NIS dan SS tentu memiliki stasiun dengan ukuran yang jauh lebih besar dan menarik daripada perusahaan trem uap. Walaupun pada saat memulai bisnis, NIS memiliki pendekatan bisnis yang berbeda dengan SS dari desain stasiun yang sederhana dan cukup efisien untuk perpindahan barang tetapi tidak terlalu nyaman untuk penumpang. Sementara SS membangun jalur pertamanya, yaitu Surabaya-Pasuruan, dengan stasiun yang menarik bergaya neo-klasik Belanda dan atap seperti *chalet* Swiss tentu dengan versi sederhana. Stasiun-stasiun tersebut sudah mengutamakan kenyamanan untuk penumpang bahkan memiliki ruang tunggu untuk kelas satu dan kelas dua di beberapa stasiun. Jenis stasiun ini hidup diberbagai tempat di Jawa dari Bogor ke Bandung hingga Yogyakarta dan terus hingga Surabaya melalui Mojokerto. Arsitek-arsitek yang mendesain stasiun-stasiun tersebut tetap anonim.

Stasiun generasi kedua tumbuh setelah tahun 1900. NIS melakukan pembaruan terhadap bangunan stasiun-stasiunnya sementara SS melakukan ekspansi dengan penambahan jalur lintas Jawa yang memotong melalui Cirebon-Kroya sehingga tidak lagi harus melalui Bogor. SS juga membeli jalur Batavia-Bogor milik NIS untuk pengembangan jalur kereta di Batavia pada masa itu. Desain stasiun-stasiun milik NIS dibangun lebih representatif daripada bangunan sebelumnya dengan desain vila-vila Belanda bercampur elemen lokal dan beberapa stasiun memiliki tiga tingkat ruang tunggu. SS juga membangun stasiun-stasiun barunya dengan gaya modern yang dibawa dari Eropa. SS bahkan mengundang arsitek besar seperti Karsten, Moojen, dan Van Gendt yang membawa bentuk modern pada stasiun-stasiun milik SS. SCS sebagai pemain baru dalam dunia kereta api juga melakukan pembaharuan terhadap stasiun lamanya



mengandung arsitek Maclaine Pont. Pembaruan besar-besaran ini memberikan wajah baru pada perkeretaapian Hindia Belanda. Masa pembaruan bangunan-bangunan stasiun yang berlangsung dari tahun 1900 hingga 1930 merupakan puncak dari kejayaan perkeretaapian Hindia Belanda. Bentuk-bentuk stasiun yang timbul akibat pembaruan ini menarik untuk dianalisis morfologinya agar dapat melihat karakteristik bangunan setiap bangunan perusahaan. Studi morfologi adalah studi menyangkut figurasi bentuk bangunan. Pembahasan morfologi bangunan stasiun masih cukup jarang dibahas terutama berdasarkan perusahaan pendirinya.

Perusahaan-perusahaan tersebut memiliki daya tarik untuk dikomparasikan pada sisi morfologi arsitektur terutama bangunan stasiun generasi kedua. Perbedaan perusahaan-perusahaan tersebut dalam pendekatan bisnis mengeluarkan hasil bangunan dengan arsitektur yang berbeda. Terutama dengan pengaruh luar seperti pemakaian arsitek dari luar perusahaan dibandingkan dengan insinyur dari perusahaan itu sendiri. Maka demikian “Komparasi Stasiun Milik *Nederlandsch Indische Spoorweg* (NIS) dan Milik *Staatsspoorwegen* (SS)” merupakan judul yang tepat dari penelitian ini dengan catatan bahwa penulis tidak memasukkan *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS) dalam variabel karena jalur yang naik tingkat menjadi jalur kereta api merupakan perjanjian SS dan SCS dengan pengaruh SS yang besar sehingga keputusan bukan lagi ditentukan oleh SCS sendiri.

Metode yang dipakai dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif melalui konsep komparasi dari Esser & Vliegthart (2017) yang dikolaborasikan dengan Fletcher (1896) lalu dianalisis memakai variabel penelitian Santoso (1997) yang dikembangkan dengan Salura dan Fauzy (2012). Data dan panduan penelitian akan ditambah menggunakan jurnal-jurnal terkait stasiun kereta api, morfologi arsitektur, dan komparasi objek arsitektur. Data lainnya dikumpulkan dari sumber literatur berupa laporan perusahaan kereta api NIS dan SS juga buku-buku yang membahas mengenai sejarah kereta api di Indonesia. Data yang utama merupakan data gambar yang didapatkan dari arsip PT. KAI dan arsip Departemen Kebudayaan untuk membantu penggambaran sehingga dapat dilakukan analisis morfologi. Objek terpilih untuk komparasi merupakan Stasiun Semarang Tawang yang mewakili NIS dan Stasiun Cirebon Kejaksan yang mewakili SS. Kedua stasiun dipilih melalui *purposive sampling* dengan kriteria yang telah didapatkan guna mengerucutkan dua stasiun sebanding sehingga dapat dikomparasikan.



Penelitian ini akan menambah data mengenai morfologi stasiun-stasiun kereta api di Indonesia guna membantu peneliti-peneliti selanjutnya dalam memulai penelitian mengenai morfologi stasiun ini. Penelitian mengenai morfologi stasiun kereta api masih cukup jarang. Semakin banyak penelitian mengenai morfologi stasiun kereta api yang sudah ada dapat membantu menentukan morfologi stasiun yang relevan untuk Indonesia di masa depan.

## 1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas dapat disimpulkan beberapa identifikasi masalah pada penelitian ini, yaitu:

1. NIS merupakan perusahaan kereta api swasta sementara SS merupakan perusahaan kereta api milik negara.
2. Pendekatan bisnis NIS dan SS berbeda menghasilkan morfologi stasiun yang berbeda.
3. Morfologi stasiun yang berbeda dapat dikomparasikan untuk mencari karakter arsitektural stasiun yang dibangun NIS dan yang dibangun SS.

## 1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang ada dapat dirumuskan pertanyaan untuk masalah tersebut yaitu, bagaimana komparasi morfologi bangunan stasiun milik NIS dan stasiun milik SS.

## 1.4 Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan mengkomparasikan morfologi dari stasiun milik NIS dan stasiun milik SS hingga dapat ditemukan karakteristik arsitektur stasiun masing-masing perusahaan.

## 1.5 Manfaat

1. Bagi mahasiswa jurusan arsitektur  
Bermanfaat untuk menjadi referensi bagi mahasiswa yang akan dalam studi komparasi dan morfologi arsitektur terutama arsitektur bangunan stasiun pada masa Hindia Belanda.



## 2. Untuk akademisi arsitektur

Bermanfaat untuk menjadi referensi bagi akademisi yang melakukan penelitian terhadap arsitektur bangunan stasiun pada masa Hindia Belanda.

## 3. Untuk PT. KAI

Bermanfaat untuk menjadi bahan kajian arsitektur dalam melakukan pendataan untuk pelestarian bangunan.

## 4. Untuk masyarakat umum

Bermanfaat untuk menjadi pengalaman masyarakat umum untuk mengenali arsitektur bangunan stasiun terutama pada masa Hindia Belanda

### 1.6 Batasan Masalah

Terdapat dua batasan masalah pada penelitian ini, yaitu;

1. Perusahaan kereta api yang digunakan sebagai variabel adalah NIS dan SS. SCS tidak masuk variabel karena afiliasi SS yang berpengaruh besar terhadap keputusan pengembangan.
2. Stasiun terpilih adalah Stasiun Semarang Tawang dan Stasiun Cirebon Kejaksan yang telah melewati penyaringan dengan kriteria yang cocok untuk dikomparasi sebanding.

### 1.7 Sistematika Laporan

#### BAB 1 Pendahuluan

Pada bab ini menjelaskan latar belakang pengambilan topik Komparasi Morfologi Stasiun Milik NIS dan Stasiun Milik SS. Lalu dirangkum identifikasi masalah yang timbul dalam latar belakang yang dilanjutkan dengan rumusan masalah penelitian. Selanjutnya diikuti dengan tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan batasan masalah. Diakhiri dengan sistematika laporan dan diagram alir.

#### BAB 2 Tinjauan Pustaka

Bagian tinjauan pustaka menjelaskan teori yang dibutuhkan sebagai dasar penelitian. Teori tersebut terdiri dari sejarah kereta api, analisis komparatif, analisis deksriptif, dan

teori morfologi. Pada bagian ini juga menjelaskan mengenai diagram teori dan studi terdahulu.

### **BAB 3 Metode Penelitian**

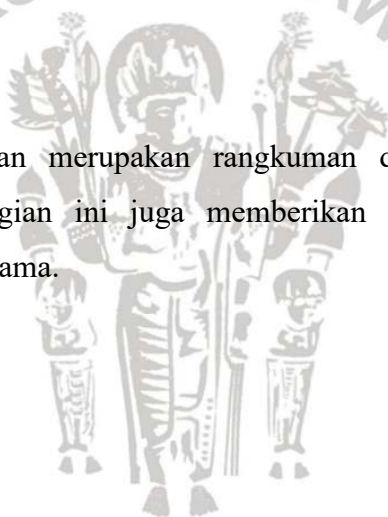
Bagian metode menjabarkan metode yang digunakan dalam penelitian. Pada bagian ini dijelaskan bagaimana memilih objek stasiun, mengelaborasi variabel terbaru, dan cara mengolah data. Pada bagian ini juga terdapat diagram alir penggunaan metode yang akan merangkum alur penelitian.

### **BAB 4 Pembahasan**

Bagian analisis menjelaskan hasil pengolahan data dengan metode yang tercantum dalam bab sebelumnya. Pada bagian ini, variabel penelitian digunakan sebagai poin morfologi untuk menjelaskan bangunan stasiun. Lalu bagian ini diakhiri dengan sintesis penelitian.

### **BAB 5 Penutup**

Bagian kesimpulan merupakan rangkuman dari hasil analisis diakhiri dengan kesimpulan. Lalu bagian ini juga memberikan saran kepada penelitian selanjutnya mengenai topik yang sama.





## 1.8 Diagram Alir

### BAB I

1. Latar belakang pengambilan topik untuk mengkomparasikan bangunan stasiun milik NIS dan stasiun milik SS.
2. Tujuan penelitian
3. Manfaat untuk pihak yang bersinggungan dengan topik penelitian.
4. Batasan permasalahan untuk membatasi lingkup topik penelitian.

### BAB II

Tinjauan pustaka terkait dengan penelitian ini, yaitu :

1. Tinjauan objek penelitian yaitu stasiun kereta api dalam lingkup luas dan stasiun kereta api pada masa Hindia Belanda.
2. Teori morfologi arsitektur bangunan stasiun sebagai variabel untuk mendeskripsikan bangunan stasiun.
3. Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini yaitu teori analisis komparatif dan kritik arsitektur deskripsi.

### BAB III

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif campuran analisis komparatif dan kritik arsitektur deskripsi yang menggunakan variabel dari teori morfologi untuk mendeskripsikan bangunan stasiun terpilih. Dua stasiun dipilih melalui kriteria yang dibuat untuk mendapatkan stasiun yang cocok dikomparasikan.

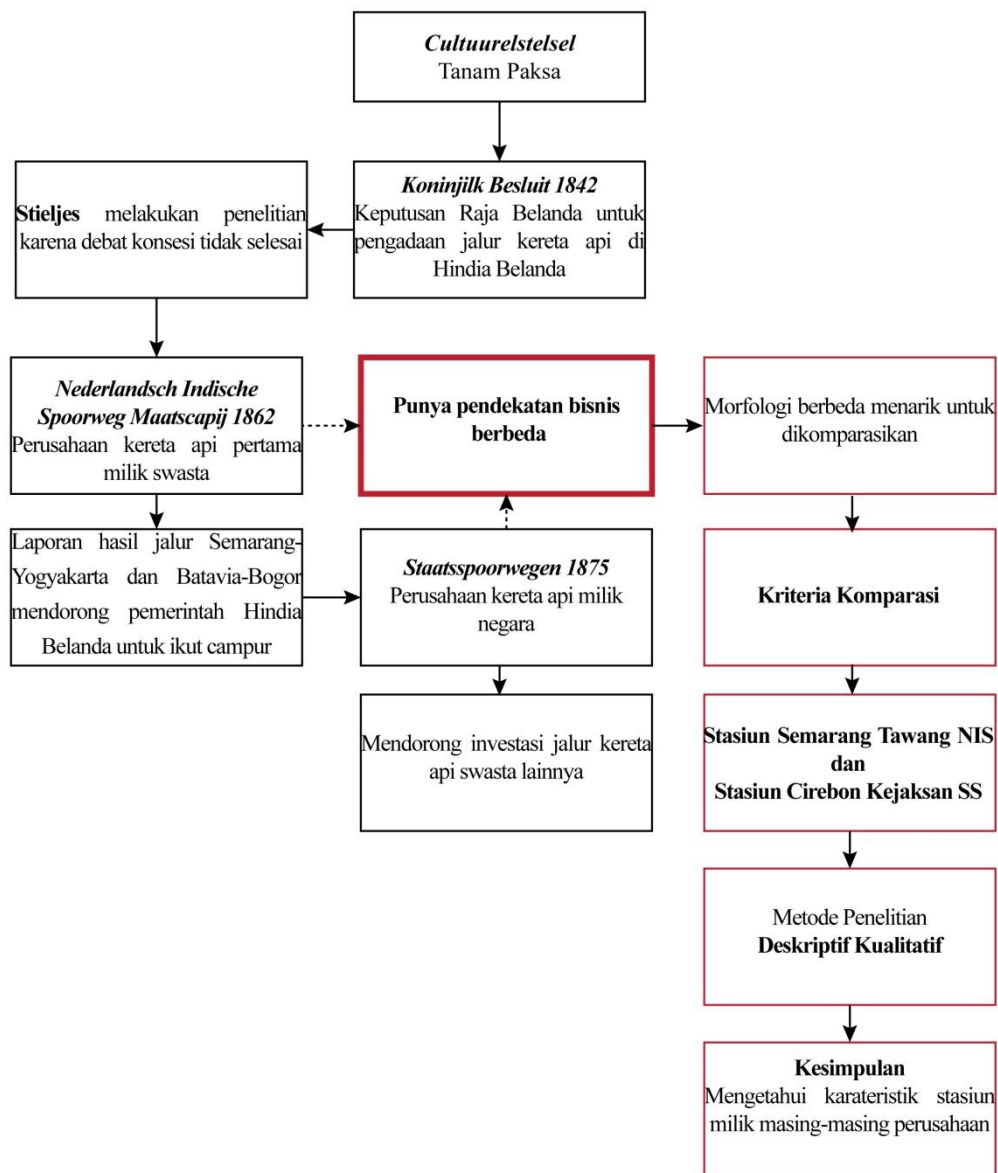
### BAB IV

Pembahasan mengenai hasil analisis dari data yang ditemukan di lapangan dan beragam literatur. Hasil komparasi lalu disintesis yang hasilnya disebut sebagai temuan penelitian.

### BAB V

Temuan penelitian berfungsi sebagai kesimpulan dari penelitian.

## 1.9 Kerangka Pemikiran





## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Stasiun Kereta Api

Stasiun kereta api menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor 33 tahun 2011 adalah tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api. Stasiun kereta api lahir sebagai solusi arsitektur untuk penemuan kereta api (Meeks, 1956). Bangunan tersebut pun berkembang selalu mencukupi kebutuhan dari perjalanan kereta api. Dari sebuah bangunan kecil di pinggir jalan hingga menjadi raksasa dengan atap yang membentang lebar untuk menaungi semua aktivitas yang berlangsung.

Menurut Santoso (1997), stasiun kereta terdiri atas empat bagian utama:

1. Bangunan stasiun

Pada umumnya bangunan stasiun terdiri dari ruang depan (*vestibule* atau *hall*), *concourse*, loket, fasilitas administratif (kantor kepala stasiun dan stafnya), fasilitas operasional (ruang sinyal, ruang teknik), *buffet*, toilet umum.

2. Peron/*platform*

Peron merupakan tempat yang berfungsi untuk menunggu, naik-turun dari dan menuju kereta, tempat bongkar muat barang. *Train-shed* adalah sebutan peron yang memiliki penutup atap.

3. Halaman stasiun/*front area*

Halaman stasiun merupakan tempat perpindahan sistem transportasi dari sistem transportasi jalan baja ke transportasi jalan raya atau sebaliknya. Tempat ini biasanya berupa terminal kendaraan umum, ruang parkir kendaraan, dan bongkar muat.



#### 4. Emplasemen/*station yard*

Emplasemen merupakan suatu tempat jalan baja di stasiun yang terdiri dari sepur lurus, peron, dan sepur belok sebagai tempat kereta api berhenti untuk memberi kesempatan kereta lain lewat.

Terdapat beberapa jenis bangunan stasiun terhadap peletakan tempat pintu keluar masuk, Cesar Daly dalam Meeks (1956) menjelaskan bahwa hanya ada empat jenis; *head type*, kedatangan dan keberangkatan berada pada bangunan tunggal di ujung rel; *two sided or twin type*, keberangkatan atau kedatangan dilayani di kedua sisi rel; *"L" type*, kedatangan pada ujung rel dan keberangkatan pada salah satu sisi rel atau sebaliknya; *one-sided combination type*, kedatangan dan keberangkatan berada di salah satu sisi rel.

#### 2.1.2 Stasiun Kereta Api pada Masa Hindia Belanda

Sebelum tahun 1942, stasiun-stasiun kereta api di Indonesia dibangun oleh perusahaan kereta api Belanda. NIS merupakan perusahaan kereta api swasta pertama yang diberi konsesi untuk membangun jalur kereta api di Jawa oleh pemerintah Belanda. Jalur pertama yang dibangun adalah jalur Semarang-Tanggung sepanjang 25 km pada tahun 1867. SS merupakan perusahaan milik pemerintah yang didirikan 10 tahun setelah NIS berdiri. SS mulai membangun pada sisi timur pulau Jawa yaitu Surabaya-Pasuruan dengan percabangan ke Malang pada tahun 1875. Kedua perusahaan ini diikuti oleh berdirinya berbagai perusahaan kereta api swasta lainnya.

Pada masa tersebut, jalur kereta api dan jalur trem uap dibedakan. Hal ini terjadi karena hukum perkeretaapian yang berlaku di Hindia Belanda mengecualikan trem uap dalam penggunaan jalur kereta api (Beyen, 1928). Keduanya memiliki jalur sendiri dengan kecepatan yang berbeda dan jenis stasiun yang berbeda pula. Jalur kereta api terbagi menjadi dua jenis yaitu jalur kereta api kelas pertama (*klasse eerste*) adalah jalur kereta api utama yang melewati kota-kota besar dan jalur kereta api kelas kedua (*klasse tweede*) adalah jalur kereta api sekunder yang biasanya merupakan jalur percabangan dari jalur utama.

Berbeda dengan jalur kereta api, jalur trem uap memiliki konstruksi yang lebih ringan. Kereta api pada jalur ini hanya memiliki kecepatan maksimal 35 kilometer/jam. Walaupun demikian jalur trem uap tetap memiliki lintasan dengan ukuran normal (pada masa Hindia Belanda ukuran normal adalah 1.067 milimeter dan masih dipakai sampai



sekarang oleh Indonesia), hal ini dilakukan agar gerbong milik SS dapat melewati rel trem uap tanpa harus memindahkan barang pada stasiun.

Stasiun pada masa Hindia Belanda terdapat 3 klasifikasi besar, yaitu stasiun/*station*, halte, *stopplaats* (Raap, 2017). Pangkat stasiun diberikan pada tempat pemberhentian di awal dan ujung jalur serta kota besar di sepanjang alur. Untuk halte digunakan untuk menandakan perhentian di antara dua stasiun dan biasanya terletak di tempat kecil.

Selain perbedaan tempat, stasiun memiliki bangunan dengan ukuran yang lebih besar dan memiliki fasilitas yang lebih lengkap dibandingkan halte. Stasiun memiliki emplasemen yang cukup luas dengan beberapa sepur yang dilengkapi dengan wesel. Di dalam bangunan gedung berisi kantor kepala stasiun, kantor petugas lain, dan ruang fasilitas bagi penumpang, misalnya loket penjualan karcis, kios makanan kecil, ruang tunggu, dan toilet. Stasiun pada umumnya memiliki kanopi pada peron. Bangunan lainnya dalam kompleks stasiun adalah gudang barang, sarana pengisian bahan bakar dan air untuk lokomotif, juga bangunan depot lokomotif dan bengkel kereta. Sebuah stasiun bisa menjadi tempat transit kereta api bagi penumpang yang akan melanjutkan tujuan dengan kereta api lain.

Sebaliknya, fasilitas halte dibuat lebih sederhana. Ada halte yang hanya memiliki rel tunggal tanpa wesel atau sein, sehingga dua kereta api tidak dapat saling melewati atau mendahului. Di sebuah halte, kereta api berhenti sebentar untuk menaik-turunkan penumpang, lalu melanjutkan perjalanan ke arah yang sama. Sebuah halte bisa jadi merupakan kompleks besar mirip dengan stasiun. Zaman sekarang kata halte jarang digunakan untuk kereta api. Semua perhentian kereta sekarang disebut dengan stasiun.

Baik stasiun maupun halte melayani jasa pengiriman barang dan mempunyai kantor surat kawat (telegraf), yang tidak dimiliki oleh *stopplaats* atau stasiun mini. Orang Jawa menyebutnya dengan *toplas*. Setelah tahun 1933 sebutan ini dihilangkan. Sebagian *stopplaats* naik pangkat menjadi halte dan sisanya ditutup.

Sesuai *Reglement 22 SS* (Santoso, 1997), stasiun dibagi menjadi tujuh klasifikasi, yaitu:

1. Stasiun besar;
2. Stasiun klas 1;



3. Stasiun klas 2;
4. Stasiun klas 3;
5. Halte klas 1;
6. Halte klas 2; dan
7. Halte klas 3;

Perbedaan tipe dan gaya konstruksi dapat dilihat melalui beberapa periode waktu.

Diawali pada tahun 1867-1900 periode awal pembangunan jalur kereta api, lalu 1900-1930 periode kejayaan kereta api, dan 1930-1942 periode resesi dan akhir dari kereta api yang dipegang oleh Belanda. Pada saat pertama NIS membangun jalur kereta, NIS belum memiliki standar bagaimana seharusnya mendesain bangunan stasiun (Jong, 1993). Hal ini terjadi persis dengan yang terjadi di Eropa pada waktu yang sama masih meraba-raba seperti apa bangunan stasiun yang dapat menjadi standar (Meeks, 1956). Stasiun pada masa 1867-1975 ini hanya merupakan bagian akhir dari konstruksi jalur kereta. Hal yang diutamakan merupakan dalam pembangunan jalur kereta api ialah lokomotif, jalur kereta, dan *bruggen*/jembatan.

Bangunan stasiun dibangun sangat sederhana. Tidak ada kemewahan yang dapat diberikan karena NIS lebih fokus pada perjalanan barang dibandingkan penumpang (Raap, 2017). Stasiun dibangun dari material yang sederhana, sering dibangun bermaterialkan bambu dan kayu. Biasanya bangunan stasiun hanya berupa bangunan kecil walaupun kecil sudah didesain menyesuaikan dengan iklim. Stasiun-stasiun tersebut tersebar pada jalur utama NIS dan jalur kereta api tertua di Indonesia yaitu Semarang-Solo-Yogyakarta. Stasiun generasi pertama ini sudah tidak ada jejaknya karena dibongkar untuk dibangun kembali stasiun yang baru oleh NIS.

Stasiun pertama dan tertua yaitu Samarang NIS merupakan stasiun dengan bentuk U atau tipe *head station* yang berfungsi sebagai terminus. Stasiun ini dahulu berada 1 km dari pusat kota pada masa itu yang sekarang merupakan Tambaksari. Stasiun berbentuk U sehingga memiliki dua sayap dengan muka bangunan menghadap ke barat. Pada bagian sayap utara digunakan sebagai ruang komite dan kepala stasiun, sedangkan sayap selatan digunakan oleh penumpang dan barang. Menurut *de Locomotive* dalam Jong (1993), stasiun ini berada di lokasi yang salah dan tidak nyaman untuk digunakan publik. Hal ini



dikarenakan banyaknya debu pada masa angin musim timur bergerak sedangkan pada masa angin musim barat perjalanan menuju stasiun berlumpur bahkan banjir. Gedung stasiun ini akhirnya dibongkar ketika dibuat jalur baru yang melewati stasiun ini dibangun menuju Stasiun Semarang Tawang yang berfungsi menggantikan Stasiun Samarang NIS.



Gambar 2.1 Stasiun Samarang NIS 1880

(Sumber: Id.wikipedia.org)

Setelah SS berdiri tahun 1875, SS membangun jalur pertamanya di petakan Surabaya-Bangil-Pasuruan yang memiliki percabangan ke Malang pada tahun 1878. Jalur ini dilanjutkan menuju Banyuwangi melewati Probolinggo dan Jember. Lalu SS mengembangkan jalur Batavia-Bogor menuju Sukabumi dan berlanjut ke Bandung. Jalur dari Bandung dilanjutkan menuju Yogyakarta melewati Kroya dan Cilacap. SS berbagi penggunaan jalur Yogyakarta-Surakarta dengan NIS. Dari Surakarta, jalur diperpanjang hingga Mojokerto dan akhirnya bertemu dengan jalur menuju Surabaya.

SS sebagai perusahaan milik negara tentu memiliki kemampuan finansial yang lebih dan tidak terpengaruh oleh investor (Reitsma, 1925). Stasiun yang dibangun mulai pada tahun 1878 sudah dapat menunjukkan kemegahannya. Bangunan stasiun tersebut biasanya memiliki komposisi neo-renaisans, neo-gotik, dan neo-klasik. Stasiun-stasiun ini masih dapat ditemukan di jalur timur dari Surabaya, Malang, Pasuruan, hingga Jember. Lalu jenis stasiun ini juga dapat ditemukan di jalur Bogor-Sukabumi yang merupakan lanjutan jalur Batavia-Bogor milik NIS. Hingga tahun 1900, stasiun yang dibangun SS masih berupa gaya *Indische Empire* yang dapat dilihat pada pembangunan jalur barat dari Duri menuju Anyer salah satu jalur sekunder SS. Walaupun desain cukup impresif, stasiun-stasiun tahun ini masih dianggap sederhana oleh S.A Reitsma (Jong, 1993).





Gambar 2.2 Stasiun Surabaya Gubeng 1878

(Sumber: Colonialarchitecture.eu)

Memasuki abad ke-20, Stasiun-stasiun mengalami pembaruan yang disebut sebagai stasiun generasi ke-2. Tahun 1902, NIS dengan kemampuan ekonominya yang sudah sangat baik mengumumkan akan mengganti stasiun lama dengan stasiun baru untuk stasiun yang lebih baik dalam melayani penumpang maupun barang. Perubahan ini berjalan dari 1900-1915. Bangunan stasiun yang baru berukuran lebih besar dan didesain menarik, biasanya dilengkapi ruang tunggu untuk kelas satu dan kelas dua yang mewah. Bangunan-bangunan stasiun ini lebih menyerupai vila Belanda dengan gaya *chalet* Swiss tetapi sudah berakulturasi dengan lokal yang menghasilkan teritisan atap yang lebar. Stasiun-stasiun tersebut dapat dilihat sampai sekarang.



Gambar 2.3 Stasiun Semarang Tawang 1914

(Sumber: Colonialarchitecture.eu)

SS juga mengganti gaya arsitektur stasiun mereka dengan desain yang lebih modern pada pembuatan jalur Cikampek-Cirebon. Jalur Cikampek-Cirebon adalah jalur baru penting yang dibangun oleh SS pada tahun 1909 (Reitsma, 1925). Jalur ini mendekatkan



jalur Batavia-Yogyakarta tanpa harus berjalan naik turun gunung melewati Sukabumi dan Bandung. Menurut *Verslag der Stattpoorwegen In Nederlandsch Indie* tahun 1912, jalur ini telah selesai dibangun berikut dengan stasiunnya. Stasiun yang dibangun di antara 19 haltenya ialah Stasiun Cikampek dan Stasiun Cirebon.



Gambar 2.4 Stasiun Cirebon Kejaksan 1912

(Sumber: Colonialarchitecture.eu)

Gaya arsitektur stasiun SS yang baru ini juga dapat dilihat pada pembaruan stasiun-stasiun di Batavia setelah SS mengambil alih dari NIS, salah satunya merupakan Stasiun Pasar Senen. Stasiun Pasar Senen dibuka tepat 50 tahun berdirinya SS pada tahun 1925. Stasiun yang awalnya dibangun oleh *Batavia Oosterspoorweg Maatschappij* (BOS) ini dibangun kembali 100 m ke timur dan memiliki pintu masuk yang megah. Bangunan stasiun ini memiliki *hall* penerima yang sangat besar dikelilingi dengan *arched column*. Stasiun ini didesain oleh J. Van Gendt dan tidak hanya berfungsi sebagai stasiun penumpang saja tetapi juga berfungsi sebagai kantor arsitek SS dan kantor pusat *Burgerlijke Openbare Werken* (BOW).



Gambar 2.5 Stasiun Pasar Senen 1925

(Sumber: Colonialarchitecture.eu)



Pada stasiun kereta api, peron dibangun *overkapping* atau kanopi peron. Kanopi besi pertama tercatat merupakan kanopi Stasiun Surabaya Gubeng milik SS tahun 1877. Kanopi berukuran besar yang dapat menampung beberapa peron sekaligus dikirim langsung dari Belanda. Struktur yang digunakan merupakan *Belgian truss* dan *Polonceaus truss*. Pada puncaknya terdapat atap lengkung dengan struktur *sickle truss*. Jenis kanopi ini banyak dipakai oleh SS pada stasiun-stasiun pertamanya. Lalu setelah tahun 1910 SS berani bereksperimen tidak memakai kolom *cast-iron* melainkan kadang setengah kolom memakai kayu, kadang berdiri di kolom dinding, memakai struktur lengkung, juga struktur rangka lutut sehingga tidak memerlukan kolom. Walaupun dengan eksperimen ini SS tidak banyak membuat atap peron dari kayu.

NIS memiliki atap peron besi besar tahun 1884 di Stasiun Weltervreden (Gambir) sebelumnya hanya atap besi kecil. Lalu seperti SS setelah tahun 1900 mulai memakai atap peron besi besar dengan *Belgian truss* yang berdiri pada kolom besi T diperkuat baut. Pada beberapa atap peron besar dipasang kolom setengah kayu dan rangka. Atap peron kayu pada stasiun jalur sekundernya juga akhirnya dibangun atap besi.

Kebanyakan struktur ini dibawa dari Belanda pada awalnya sebelum SS membangun bengkel pandai besi di Madiun. Bertahun-tahun selanjutnya mulai diproduksi di Surabaya oleh Braat Steelworks, anak perusahaan Braat dari Rotterdam. Walaupun masih banyak lagi bengkel pandai besi yang hidup di Surabaya mengirim struktur atap peron dari Belanda terutama Den Haag dan Leiden masih menjadi suatu pilihan.

## 2.2. Teori Morfologi Arsitektur

Morfologi arsitektur adalah studi mempelajari bentuk arsitektur. Pada dasarnya basis bentuk dari segala bentuk arsitektur berasal dari tiga aspek utama yaitu fungsi, bentuk, dan makna yang saling berhubungan (Salura dan Fauzy, 2012). Kesimpulan tersebut diambil dari berbagai teori arsitektur yaitu Vitruvius (*Firmitas, Utilitas, Venustas*), Norberg Schulz (Fenomenologi), D.K. Ching (Teori Formatif), Rob Krie (*Positivistic Empirical*), Jencks (*Postmodern*), dan Capon (Strukturalis). Dari semua teori yang telah disebutkan memiliki kesamaan inti yaitu fungsi, bentuk, dan makna.

Bentuk arsitektur harus dimulai dengan sebuah aktivitas yang mendorong timbulnya sebuah bentuk arsitektur (Salura dan Fauzy, 2012). Bangunan dibuat berdasarkan kebutuhan ruang terhadap aktivitas. Hal ini juga termasuk arah pergerakan aktivitas yang



akan membentuk bentuk dasar bangunan. Aktivitas ini diberikan pelengkap dilanjutkan dengan zonasi yang akan menentukan bentuk spasialnya. Sebuah bentuk yang mengakomodasi sebuah ruang didalamnya untuk aktivitas tertentu memberikan suatu kesan terhadap pengguna. Bentuk inilah yang diinterpretasikan oleh pengguna. Makna dari interpretasi ini akan berubah terus hingga pengguna berhenti pada makna yang disepakati bersama. Pada akhirnya tampilan sebuah bangunan menunjukkan simbol fungsi bangunan tersebut dan ketika bentuk itu berubah maka akan ada kesepakatan kembali. Maka dari hal tersebut aspek fungsi, bentuk, dan makna merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dilepaskan.

Untuk arsitektur stasiun, teori morfologinya menyesuaikan dari stasiun itu sendiri. Morfologi arsitektur stasiun telah dianalisis sebelumnya dalam Santoso (1997). Pada penelitian tersebut teori morfologi stasiun dimodifikasi dari teori Clark & Pause, Fletcher, dan Brolin. Variabel yang keluar dari hasil modifikasi teori-teori tersebut ialah:

#### 1. Tata ruang

Tata ruang terdiri dari tata letak bangunan, tata letak ruang, dan sirkulasi.

#### 2. Massa

Massa terdiri dari bentuk massa, siluet dan kesebandingan.

#### 3. Permukaan massa

Permukaan massa terdiri dari bukaan yang menyangkut komposisi bukaan dan unit bukaan, lalu gerbang masuk, juga ornamen dan material permukaan massa.

#### 4. Struktur Massa

Struktur massa berupa struktur atap peron.

### 2.3 Analisis Komparatif

Analisis komparatif adalah studi untuk menganalisis, membandingkan, juga membedakan beberapa objek (Bukhari, 2014). Komparasi dimaksudkan untuk membandingkan minimal dua objek level makro. Komparasi bertujuan untuk mengembangkan pengertian atas suatu objek dengan membandingkannya pada objek



yang mirip tetapi berbeda secara ide. Objek dibandingkan dalam dasar teori yang sama dan dianalisis mencari kesimpulan yang seimbang (Esser & Vliegthart, 2017).

Studi komparasi memiliki tahapan yang akan membawa pada tujuan penelitian (Esser & Vliegthart, 2017). Tahapan-tahapan tersebut yaitu:

1. Yang pertama merupakan deskripsi konteks untuk mengenal objek komparasi secara keseluruhan lalu didetailkan untuk mencari topik yang menarik dan hal yang penting dalam mencari persamaan dan perbedaan objek komparasi.
2. Lalu dilanjutkan dengan kesetaraan fungsi untuk mencari bagian dalam objek komparasi yang dapat dikomparasikan karena objek komparasi mungkin berbeda tetapi memegang kasus yang kurang lebih mirip.
3. Pada tahapan ketiga terbentuk klasifikasi dan tipologi. Objek komparasi diklasifikasikan dalam suatu kelompok terbagi dalam kategori yang berbeda sesuai dengan karakteristiknya.
4. Tahapan keempat adalah menjelaskan deskripsi dan klasifikasi yang terbentuk.
5. Lalu yang terakhir adalah mengkonfirmasi hipotesis awal.

Sebelum melakukan komparasi terdapat beberapa poin yang harus dipenuhi, yaitu:

1. Tujuan komparasi harus sudah jelas.
2. Objek komparasi harus dideskripsikan secara penuh.
3. Objek komparasi harus memiliki setidaknya satu bagian yang setara.
4. Objek komparasi dibahas secara bersamaan dalam teori yang sama dan tidak terpisah.

Arsitektur selalu terisolasi dari pengaruh lingkungannya (Fletcher, 1896). Untuk mengeluarkan efek dari pengaruh tersebut dan kualitas suatu arsitektur dapat dilakukan dengan komparasi dan analisis sehingga perbedaan dapat mudah terlihat. Fletcher membagi dalam lima bagian, yaitu:

1. Pengaruh



Pengaruh dibagi menjadi enam pengaruh utama yang membentuk arsitektur. Tiga hal pertama merupakan pengaruh struktur bangunan, dua hal selanjutnya merupakan pengaruh masyarakat, dan yang terakhir kejadian sejarah yang sedang berjalan. Enam pengaruh tersebut yaitu:

- a) Geografi,
- b) Geologis,
- c) Iklim,
- d) Religi,
- e) Sosial dan politik, dan
- f) Sejarah.

## 2. Karakter Arsitektur

Pada bagian ini dideskripsikan karakter yang menjadi kualitas khusus dan efek umum yang dihasilkan dari bangunan.

## 3. Contoh Bangunan

Pada bagian ini berisi gambar contoh bangunan.

## 4. Komparasi

Bangunan akan dibagi menjadi bagian-bagian. Setiap bangunan yang dikomparasikan harus memiliki setiap bagian. Tujuh bagian tersebut yaitu:

- a) Denah,
- b) Pelingkup ruang,
- c) Bukaannya,
- d) Atap,
- e) Kolom,
- f) Cetakan, dan
- g) Ornamen.

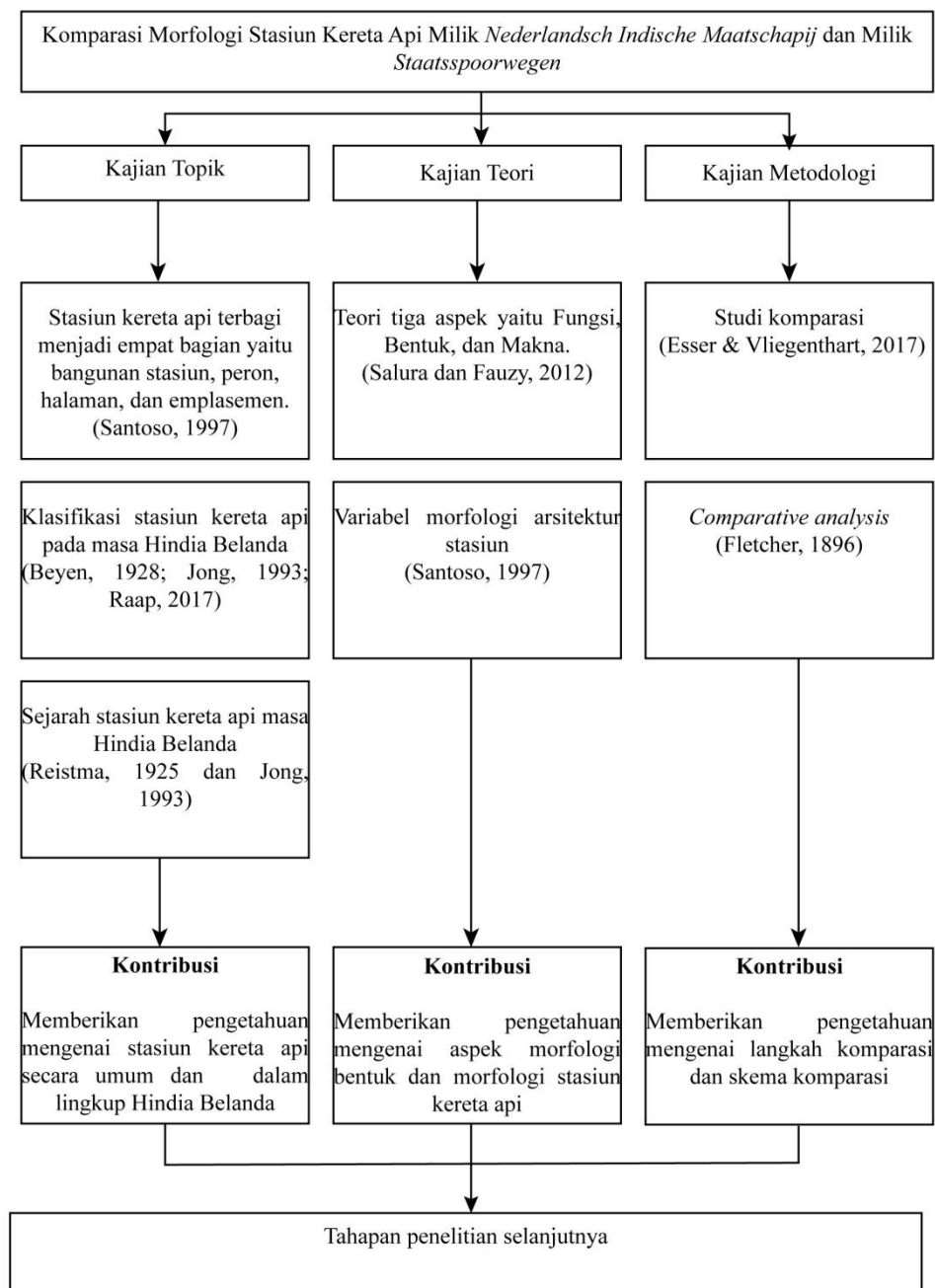
## 5. Referensi

Pada bagian ini akan disebutkan refensi untuk mengarahkan pembaca mencari detail mendalam mengenai bangunan yang dikomparasikan.





## 2.4 Diagram Kajian Teori



## 2.5 Studi Terdahulu dan Kontribusi

Tabel 2.1 Studi Terdahulu

No	Judul dan Penulis	Metode	Teori	Kontribusi
1	Morfologi Arsitektural Stasiun Semarang Tawang Joko Triwinarto S Jurnal Teknik/ Volume III No. 7 - April 1997	Kualitatif	Clark & Pause, Fletcher, Brolins	Morfologi stasiun yang dibahas merupakan tata ruang, massa, ornamen, dan struktur atap peron.
2	Kajian Arsitektural Stasiun NIS Edi Purwantoro Enclosure Volume 7 No. 2 Juni 2008 Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman	Kualitatif	D.K. Ching	Perbandingan tiga stasiun NIS secara wujud yaitu bentuk bukaan, pola lantai, bentuk plafon, ornamen, dan pipa pembuangan air hujan, lalu dimensi yaitu bentuk bangunan dan struktur, tekstur yaitu atap dan dinding, posisi yaitu fasad, posisi yaitu arah bangunan dan rel, dan inersia visual bangunan.
3	Pengaruh Fungsi Dan Hierarki Ruang Terhadap Bentuk Arsitektur Bangunan Utama Stasiun Kejaksan Cirebon Nasya Nabilla Aninditya, Bachtiar Fauzy Jurnal RISA (Risert Arsitektur)/ Volume 01 No. 02 - April 2017	Kualitatif	D.K. Ching, Thiis-Evensen, Purnama Salura.	Membedah bangunan dengan teori <i>archetypes in architecture</i> milik Thiss-Evensen, lalu di kaji fungsi, bentuk, ruang, dan prinsip penataannya sesuai dengan teori fungsi-bentuk-makna Purnama Salura, dan dikaji dengan bentuk, ruang, organisasi, dan <i>ordering principles</i> D.K. Ching.
4	Pengaruh Fungsi, Bentuk, Dan Struktur Terhadap Hierarki Ruang Pada Stasiun Semarang Tawang Di Semarang Beni Santoso, Bachtiar Fauzy Jurnal RISA (Risert Arsitektur)/ Volume 01 No. 03 - Juli 2017	Kualitatif	Evensen, D.K. Ching	Teori yang digunakan adalah teori <i>archetype</i> oleh Evensen, <i>ordering principle</i> D.K. Ching, dan teori arsitektur indis.



No	Judul dan Penulis	Metode	Teori	Kontribusi
5	Studi Komparasi Tipologi Morfologi Arsitektur Candi Borobudur-PRambanan Terhadap Angkor Wat Kajian Pada Tata Massa, Denah, Sosok, Dan Ornamen. Andreas Martinus, Rahadian Prajudi Herwindo Jurnal RISA (Riset Arsitektur) Volume 02, Nomor 04 - Oktober 2018	Kualitatif semi Kuantitatif	Teori Candi di Indonesia	Mengkomparasikan unsur-unsur arsitektur: Tata massa, denah, sosok, dan ornamen.
6	<i>Comparative Research Methods</i> Frank Esser, Rens Vliegenthart <i>The International Encyclopedia Of Communication Research Methods</i> (John Wiley & Sons, 2017) DOI: 10.1002/97811118901731.iecr.m0035	Kualitatif	Teori Komparasi	Penjelasan mengenai studi komparasi pada ilmu komunikasi.
7	Karakter Wujud Bangunan Arsitektur Stasiun Kereta Api Lama ( <i>Heritage</i> ) Di Jalur Cibatuan-Cikajang Janne Nadya, Ikaputra MODUL Vol 20 no 2, issue period 2020	Kualitatif	D.K. Ching	Merekonstruksi dengan menggali dan menemukan karakteristik bangunan stasiun jalur Cibatuan-Cikajang.
8	<i>The Ever-rotating Aspects of Function-Form-Meaning In Architecture</i> Purnama Salura, Bachtiar Fauzy <i>J. Basic Appl. Sci. Res.</i> , 2 (7)70867090, 2012	Kualitatif	Vitruvius, Norberg-Schulz, D.K. Ching, Krier, Jenks, Capon.	<i>Function-Form-Meaning</i> merupakan aspek utama dalam mendesain arsitektur walaupun diambil dari beberapa dogma sekaligus.

## BAB III

### METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah deksriptif kualitatif. Deskriptif kualitatif adalah pendekatan untuk eksplorasi dan memahami makna suatu objek baik singular maupun plural lalu mendeskripsikannya dalam hasil penelitian. Proses penelitian dengan metode ini melibatkan hipotesis dan prosedur, data diambil sesuai dengan kebutuhan peneliti, analisis data melihat hal-hal spesifik menjadi ide umum, dan peneliti memiliki interpretasi sendiri mengenai makna dari data. Laporan akhir dari penelitian kualitatif sangat fleksibel secara struktur.

#### 3.1 Metode Pendataan

##### 3.1.2 Jenis dan Sumber Data

###### A. Data Primer

Data primer merupakan data yang berasal dari objek penelitian langsung. Sumber data ini diambil dengan melakukan observasi langsung. Peneliti mengamati objek yang diteliti secara objektif dan detail. Hasil pengamatan didokumentasikan dalam bentuk foto.

###### B. Data Sekunder

Sumber awal dari penelitian ini berasal dari data sekunder. Data objek melalui sumber sekunder berasal dari buku dan laporan mengenai kereta api di Hindia Belanda. Hal ini didapatkan secara langsung maupun *online*. Secara langsung diartikan melihat data buku dan laporan dengan mengunjungi perpustakaan dan lembaga arsip yang menyimpan arsip mengenai kereta api pada masa tersebut. Selain dalam bentuk informasi, data sekunder juga berbentuk data gambar teknis bangunan.

Gambar teknis diperlukan untuk menganalisis objek penelitian. Gambar ini digambar ulang oleh peneliti dengan bantuan gambar teknis yang tersedia dan juga dari informasi data primer. Gambar teknis dari layanan keterbukaan informasi publik (KIP) PT. KAI dipakai untuk membantu penggambaran ulang. Gambar dari KIP tidak didapatkan secara



lengkap karena merupakan informasi yang dikecualikan untuk publik. Selain KIP, gambar teknis didapatkan dari *website* Kemendikbud (hanya tersedia gambar Stasiun Tawang) dan merupakan gambar renovasi pada tahun 1999. Informasi gambar penggambaran ulang juga didapatkan dari foto dokumentasi stasiun pada saat stasiun baru selesai (sekitar tahun 1914). Mencari bentuk orisinil stasiun diperlukan untuk menghindari perubahan bangunan bukan dari pemilik pertama stasiun. Objek digambar dengan asumsi dari berbagai arsip foto stasiun dan gambar teknik yang tersedia dipublik.

### 3.1.1 Pemilihan Objek

Dari data yang dikumpulkan diolah memakai teori Esser & Vleigenhart (2017) lalu dibentuk klasifikasi objek untuk topik pembahasan. Dari klasifikasi akan keluar kriteria untuk menentukan objek yang cocok. Kedua objek harus mewakili perusahaan masing-masing dan *apple to apple* atau setara sehingga dapat dikomparasikan. Kesetaraannya didasarkan atas beberapa kriteria, yaitu,

1. Bangunan stasiun untuk *spoorweg*,
2. Bangunan stasiun pada jalur utama,
3. Klasifikasi bangunan stasiun,
4. Tahun dibangunnya bangunan stasiun,
5. Letak bangunan stasiun terhadap rel,
6. Keaktifan bangunan stasiun pada masa sekarang, dan
7. Signifikan perubahan bentuk bangunan stasiun.

### 3.2 Metode Analisis

Kedua objek stasiun disandingkan menggunakan skema dari Fletcher (1986). Skema ini dielaborasi dengan tinjauan mengenai stasiun kereta api dan variabel dari Santoso (1997) yang dijabarkan melalui tiga aspek Salura dan Fauzy (2012). Berikut skema analisis komparasi yang dilakukan, yaitu:

1. Pengaruh
  - a) Jalur Kereta

- b) Klasifikasi Stasiun
- c) Ekonomi perusahaan
- d) Afiliasi arsitek dengan perusahaan kereta api
- e) Tren arsitektur
- f) Keadaan politik yang berlangsung

## 2. Karakter Arsitektur

### 3. Komparasi

- a) Tata ruang

Tata ruang terdiri dari tata letak bangunan, tata letak ruang, dan sirkulasi.

- b) Massa

Massa terdiri dari bentuk massa, siluet dan kesebandingan.

- c) Permukaan massa

Permukaan massa terdiri dari bukaan yang menyangkut komposisi bukaan dan unit bukaan, lalu gerbang masuk, juga ornamen dan material permukaan massa.

- d) Struktur Massa

Struktur massa berupa struktur atap peron.

### 3.3 Proses Penelitian

Pada bagian ini peneliti menjelaskan mengenai tahapan dalam penelitian yang akan dilakukan.

#### 3.3.1 Tahap Persiapan

1. Observasi awal, pencarian buku dan dokumen mengenai stasiun kereta api pada masa Hindia Belanda untuk mengetahui titik awal pencarian objek. Literatur ditemukan secara *online* maupun dari perpustakaan dan pembelian buku. Dari teori-teori awal yang didapatkan mengenai kereta api di Indonesia didapatkan kriteria untuk mencari objek stasiun yang dapat dilakukan komparasi.



2. Identifikasi, mendapat objek penelitian melalui kriteria yang telah dibuat. Hasil identifikasi ditelusuri lebih dalam untuk mendapatkan objek yang sesuai dengan kriteria.
3. Teori dan literatur, menambahkan penjelasan mengenai stasiun kereta api dan morfologi arsitektur. Literatur yang dipakai dapat merupakan literatur pada observasi awal juga literatur terbaru yang belum terpakai. Teori morfologi dibangun dari teori-teori mengenai bentuk arsitektur yang ada.
4. Metode, menentukan metode untuk mendapatkan hasil analisis. Metode dijabarkan untuk mendapat penjelasan yang lebih dalam mengenai pelaksanaan penelitian dalam memilih data hingga analisis data.
5. Teknik pengumpulan data, menentukan cara pengumpulan data. Dalam memilih teknik pengumpulan data menjelaskan sumber dan cara dalam pengambilan data. Dengan ini peneliti hanya tinggal melakukan penelitian mengikuti teknik yang ditentukan.
6. Alat penelitian, menyiapkan kebutuhan alat untuk penelitian. Dalam penelitian alat penelitian berupa catatan dari literatur, kamera untuk mengambil dokumentasi, dan komputer untuk menyatukan data yang didapatkan.
7. Analisis, membuat analisis awal untuk membantu pelaksanaan tahap penelitian selanjutnya. Pada tahap awal ini akan dilakukan tinjauan kembali terhadap hasil analisis pada tahap selanjutnya.

### 3.3.2 Tahap Pelaksanaan

1. Tinjauan objek, objek ditinjau secara langsung (survei) maupun secara data tidak langsung (laporan dan buku). Objek stasiun yang sudah ditentukan akan dilakukan penelitian secara langsung pada lokasi bangunan stasiun juga secara literatur baik literatur baru tambahan maupun dari analisis awal dari tahap sebelumnya. Objek didokumentasi melalui kamera sebagai bukti penelitian juga menunjukkan keadaan objek sekarang.
2. Gambar teknis, menggambar ulang gambar teknis bangunan. Untuk menganalisis bangunan lebih dalam tidak cukup hanya dari hasil dokumentasi. Analisis juga

dilakukan melalui gambar teknis yang dapat menunjukkan denah, tampak, dan potongan bangunan objek.

3. Analisis, membaca gambar melalui teori lalu mengkomparasikan hasil temuan dengan objek lainnya yang sudah ditentukan.

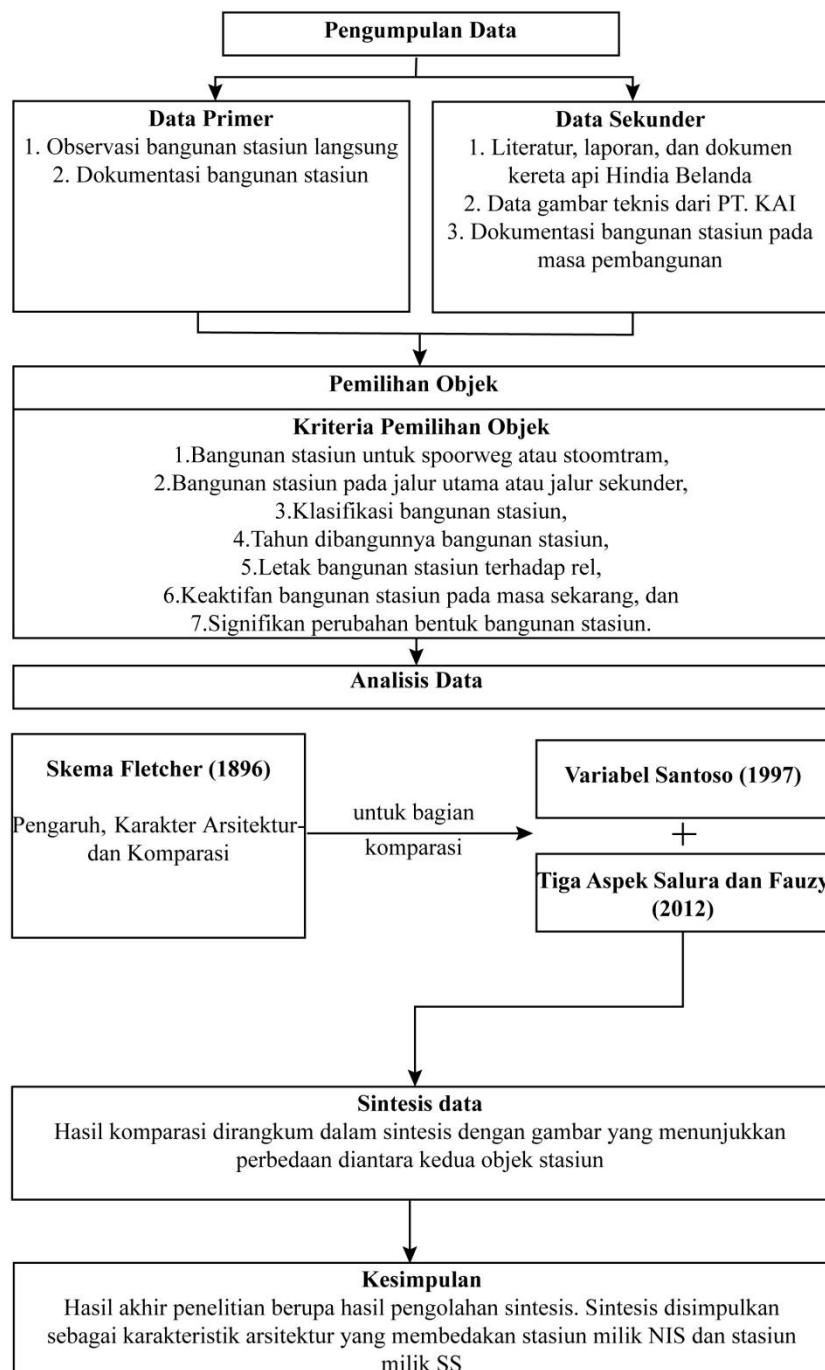
### 3.3.3 Tahap Pengkajian

Pada tahap pengkajian seluruh hasil analisis dimasukkan dalam laporan yang terstruktur. Hasil laporan menyantumkan hasil penelitian berikut sumber berupa teori dan studi terdahulu. Laporan tersebut juga melampirkan gambar kerja yang menjadi analisis dan hasil dokumentasi objek pada saat penelitian.





### 3.4 Diagram Alir Penelitian



## BAB IV

### PEMBAHASAN

#### 4.1 Pengaruh

##### 4.1.1 Klasifikasi Stasiun

Stasiun Tawang berada pada jalur utama Semarang-Vorstenlanden. Stasiun ini berfungsi sebagai terminus atau ujung awal jalur dengan klasifikasi *Stations*. Stasiun Cirebon berada pada jalur utama Cikampek- Kroya. Stasiun ini berklasifikasi *Stations*. *Stations* pada masa sekarang setara dengan Stasiun Besar. Stasiun dengan klasifikasi ini terletak pada awal dan ujung jalur serta pada kota besar di sepanjang jalur. Keduanya memiliki fasilitas yang lengkap dan kompleks seperti fasilitas ruang tunggu yang di bedakan kelasnya.

##### 4.1.2 Afiliasi Arsitek dengan Perusahaan

Stasiun besar Semarang Tawang didesain oleh insinyur sipil NIS yaitu Louis Sloth Blaauboer (Jong, 1993). NIS menggunakan divisi desainnya sendiri pada bangunan stasiun kecuali pada bangunan kantornya yang didesain oleh arsitek belanda yaitu Prof. Jakob F. Klinkhamer dan B.J. Ouendag. Untuk Stasiun Cirebon didesain oleh P.A.J. Moojen (Jong, 1993) dengan gaya indis baru yaitu khas Moojen sendiri. Bentuk stasiun cukup mirip dengan karyanya yang lain. Pada masa ini SS sedang menggandeng arsitek ternama untuk membangun stasiun kereta api.

##### 4.1.3 Keadaan Politik

Pada September 1901, Ratu Wilhemina menyampaikan sambutan pada pembukaan resmi sidang parlemen Belanda yang menyebutkan kewajiban moral pemerintah Belanda kepada penduduk asli tanah jajahan. Hal ini terjadi setelah timbulnya gerakan Politik Balas Budi. Hal ini diperkuat dengan penerbitan pernyataan-pernyataan kritis mengenai kondisi kolonial di Belanda. Lalu ada perubahan terhadap pandangan arsitektur lokal. .

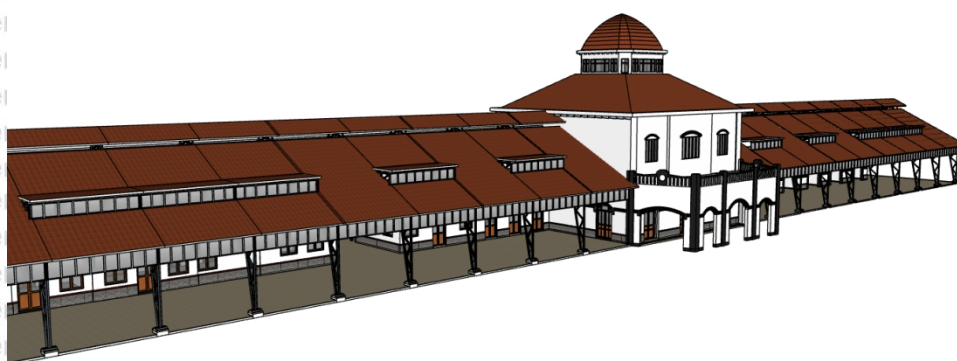


## 4.2 Karakter Arsitektur

Arsitektur yang populer dan digunakan oleh kedua stasiun merupakan Arsitektur Indis. Arsitektur Indis merupakan hasil dari bentuk penyesuaian arsitektur yang dibawa oleh Belanda di Indonesia. Arsitektur ini populer pada akhir abad 18 hingga awal abad 19. Arsitektur Indis memiliki beberapa kriteria (Handinoto dalam Aninditya dan Fauzy, 2017), yaitu:

- A. Tapak luas dengan penataan renggang.
- B. Bentuk cenderung kubus, masif megah, dan monumental.
- C. Atap kombinasi perisai dan pelana.
- D. Plafon tinggi.
- E. Denah simteris dengan bangunan utama berada ditengah dan bangunan lebih kecil disampingnya.
- F. Ornamen bercorak kolonial pada dinding.

## 4.3 Gambar Bangunan



Gambar 4.1 Stasiun Tawang  
(Sumber: Pribadi)



Gambar 4.2 Stasiun Cirebon  
(Sumber: Pribadi)

#### 4.4 Analisis Komparasi Morfologi

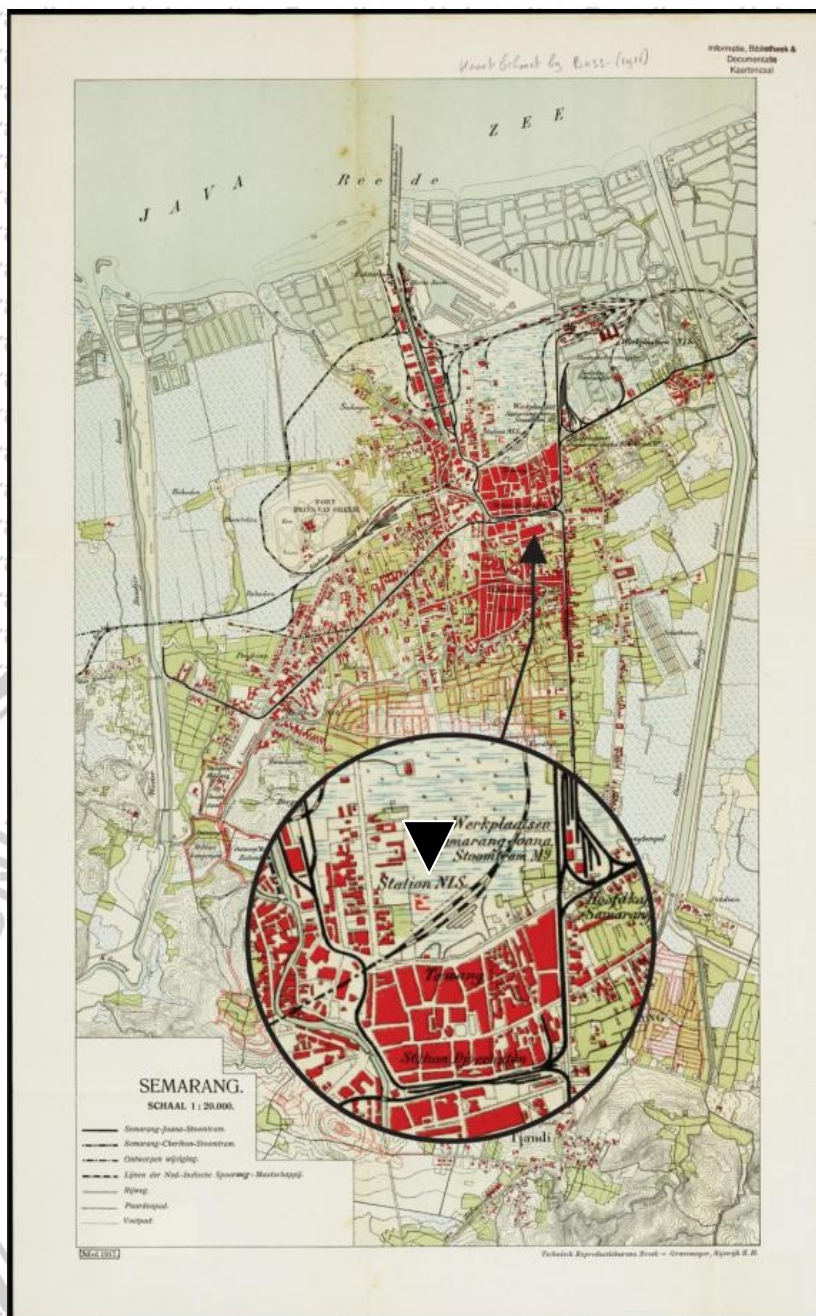
##### 4.4.1 Komparasi Tata Ruang

##### A. Komparasi Tata Massa

##### 1. Aspek Fungsi

Komplek Stasiun Tawang berada di wilayah Kota Lama Semarang yang pada masa tersebut merupakan pusat permukiman Belanda. Letaknya dipinggir jalan dengan sisi terpanjang depan bangunan menghadap jalan arteri. Walaupun strategis, daerah ini merupakan daerah rawa sehingga sebelum pengerjaannya dilakukan pemadatan tanah terlebih dahulu dengan pelat beton. Letaknya di pusat kota memudahkan perjalanan dari dan ke stasiun. Stasiun ini merupakan pintu masuk bagi pendatang yang ingin pergi menuju negeri *Vorstenlanden*.





Gambar 4.3 Lokasi Stasiun Tawang Pada Peta Semarang Tahun 1914

(Sumber: Colonialarchitecture.eu)

Stasiun Cirebon berada di utara pusat kota Cirebon pada masa itu dan di bagian utara Stasiun Cirebon Prujakan yang sudah terlebih dahulu berdiri. Letaknya dipinggir kota dikarenakan letak pembangunan rel kereta api. Jalur ini merupakan jalur cepat menuju *Vorstenlanden*. Stasiun Cirebon berfungsi sebagai salah satu stasiun besarnya yang berfungsi sebagai tempat peristirahatan kereta api.





Gambar 4.4 Lokasi Stasiun Cirebon Pada Peta Cirebon Tahun 1921

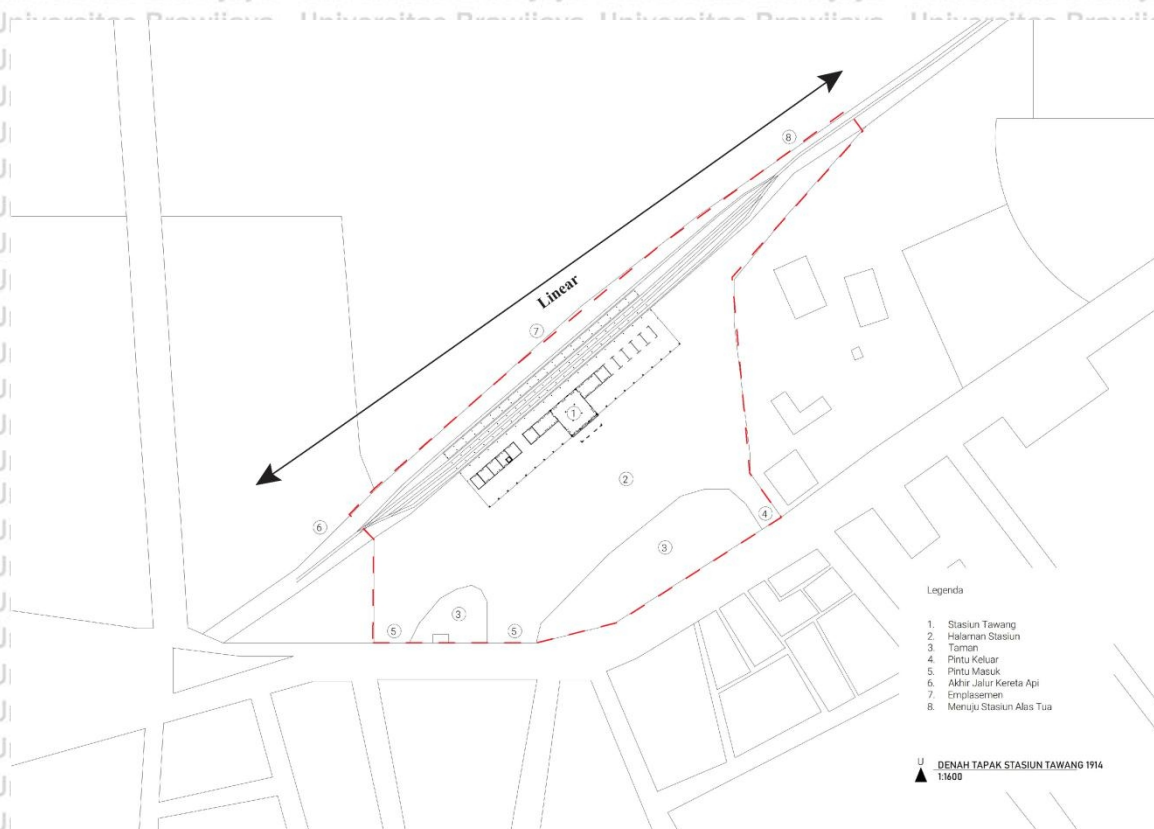
(Sumber: Colonialarchitecture.eu)

## 2. Aspek Bentuk

Bentuk tapak stasiun merupakan poligon. Pintu masuk dan keluar kompleks stasiun berada berurutan pada kedua sisi ujung barat dan timur tapak. Bangunan stasiun berkonfigurasi *one-sided* dengan rel berada di belakang bangunan stasiun menghasilkan bangunan dengan bentuk linear. Arah bangunan menghadap tenggara untuk menghindari paparan sinar matahari langsung juga hasil pertimbangan mengikuti arah jalur rel kereta dari utara bekas Stasiun Semarang NIS pertama yang akan disambung dengan Stasiun Poncol berlokasi di sebelah barat stasiun. Stasiun Tawang tidak memiliki emplasemen



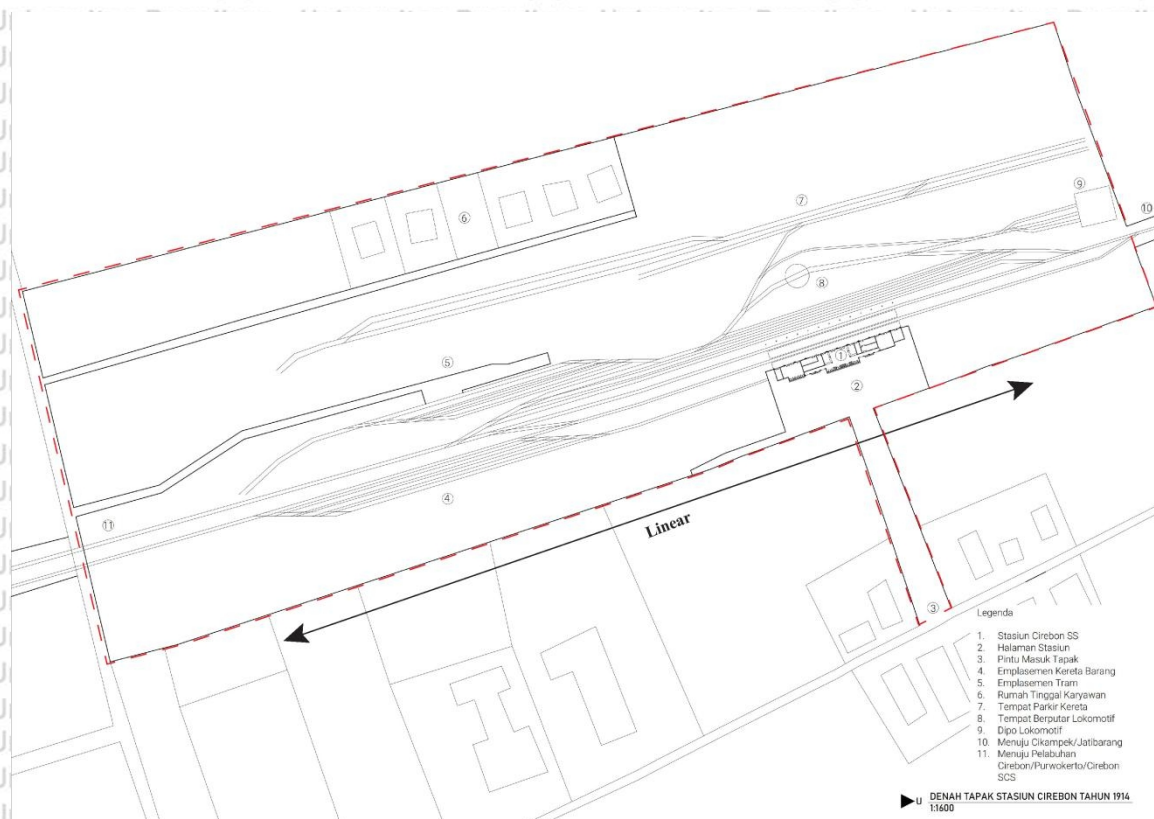
yang luas. Emplasemen tempat parkir kereta api berada di Utara bekas Stasiun Semarang NIS. Pada tapak Stasiun Tawang hanya terdapat peron perhentian kereta api dan emplasemen perpindah jalur kereta.



Gambar 4.5 Situasi Tapak Stasiun Tawang 1914

(Sumber: Pribadi)

Stasiun Cirebon merupakan stasiun dengan konfigurasi *one-sided* yang sama dengan Stasiun Tawang. Bentuk tapaknya persegi panjang. Letak stasiun berada jauh dari jalan utama dengan akses menuju stasiun melewati jalan *boulevard* diasumsikan karena berada dekat dengan pemukiman penduduk pinggiran kota. Stasiun Cirebon memiliki emplasemen yang luas dengan fungsi lengkap dikarenakan Stasiun Cirebon berklasifikasi *Stations*. Terdapat jalur kereta jarak jauh sebagai pusat pergerakan kereta. Jalur ini terpecah menjadi emplasemen kereta barang yang bersejajar dengan trem uap, lalu dipo lokomotif pada ujung utara emplasemen, dan tempat parkir gerbong kereta jarak jauh yang bersejajar dengan jalur kereta jarak jauh pada bagian barat. Meskipun berbagai jenis fungsi bentuk emplasemen linear memanjang dengan bentuk tapak.



Gambar 4.6 Situasi Tapak Stasiun Cirebon 1914

(Sumber: Pribadi)

### 3. Aspek Makna

Letak bangunan Stasiun Tawang berada ditengah pusat kota menjadi pusat perhatian pada kompleks stasiun. Halaman yang luas pada sekeliling bangunan memberikan rasa keterbukaan ketika memasuki kompleks stasiun sekaligus sebagai ruang terbuka di pusat kota. Pintu masuk tapak pada kedua sisi kompleks memberikan aksesibilitas yang baik pada pengguna stasiun sehingga tidak ada penumpukan. Sementara bangunan Stasiun Cirebon berada jauh dari pinggir jalan dengan *boulevard* sebagai sikuen menuju stasiun memberikan rasa privat karena diasumsikan dekat dengan pemukiman pinggiran kota sehingga stasiun besar ini dapat mengurangi kebisingannya.

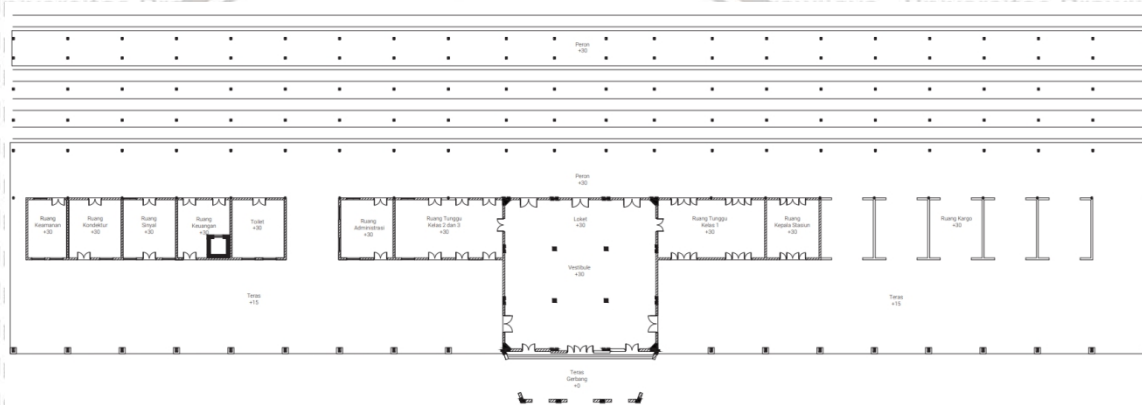


## B. Komparasi Konfigurasi Tata Ruang

### 1. Aspek Fungsional

Pada bagian tengah Stasiun Tawang terdapat *vestibule* merangkap ruang loket pada bagian utaranya biasanya terdapat toko buku atau koran didalam *vestibule* tersebut. Jenis penumpang terbagi menjadi tiga yaitu penumpang kelas satu, kelas dua, dan kelas tiga.

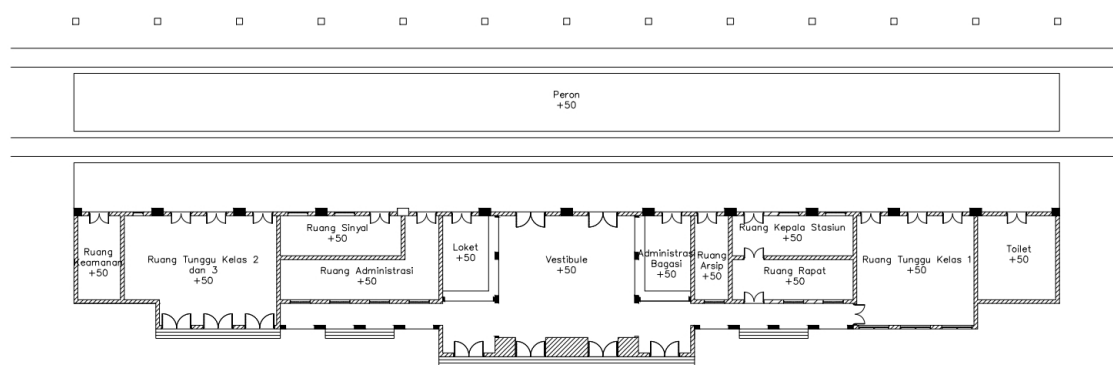
Ruang tunggu penumpang kelas satu berada disebelah kanan sementara ruang tunggu penumpang kelas dua dan kelas tiga berada disebelah kiri dari *vestibule*. Pada sayap kanan diperuntukkan sebagai ruang untuk menaikkan dan menurunkan kargo. Semua ruang fungsional berada di sayap kiri seperti ruang sinyal dan konduktor kecuali ruang kepala stasiun yang berada di sayap kanan sebelah ruang tunggu penumpang kelas satu.



Gambar 4.7 Denah Ruang Stasiun Tawang Tahun 1914

(Sumber: Pribadi)

Pada Stasiun Cirebon, *vestibule* ini berfungsi sebagai ruang tiket di sebelah kiri dan ruang bagasi di sebelah kanan. Ruang penumpang terbagi menjadi tiga juga dengan ruang kelas satu disebelah kanan sementara ruang kelas dua dan tiga berada di sayap kiri tanpa pintu langsung dari *vestibule*. Ruang operasional terbagi rata dengan ruang kepala stasiun di sayap kanan sementara ruang sinyal dan administrasi di sebelah kiri.

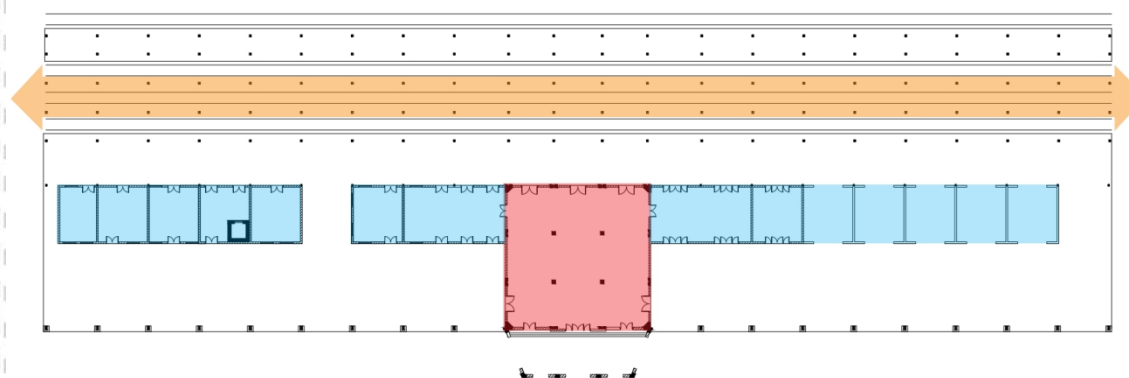


Gambar 4.8 Denah Ruang Stasiun Cirebon Tahun 1914

(Sumber: Pribadi)

## 2. Aspek Bentuk

Berdasarkan aktivitas kereta api, tata ruang Stasiun Tawang dan Stasiun Cirebon disusun mengikuti arah kereta api. Ruangnya dibuat sederhana tersusun linear sejajar dengan jalur kereta. Bentuk ruangnya tidak simetris seperti Stasiun Cirebon. Untuk *vestibule* kedua stasiun terletak pada bagian tengah dengan ukuran ruang yang lebih besar dari ruang lainnya.

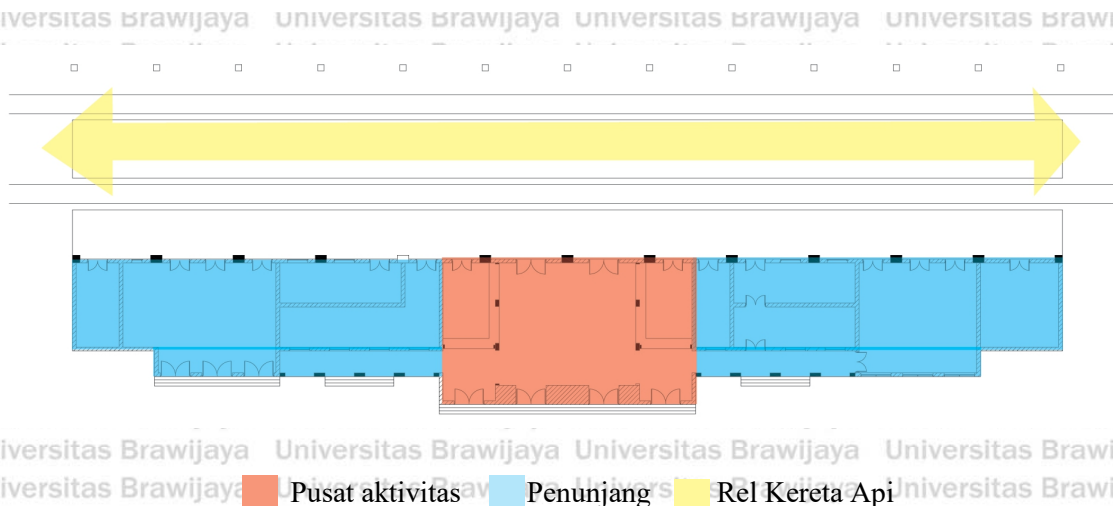


■ Pusat aktivitas ■ Penunjang ■ Rel Kereta Api

Gambar 4.9 Konfigurasi Ruang Stasiun Tawang

(Sumber: Pribadi)



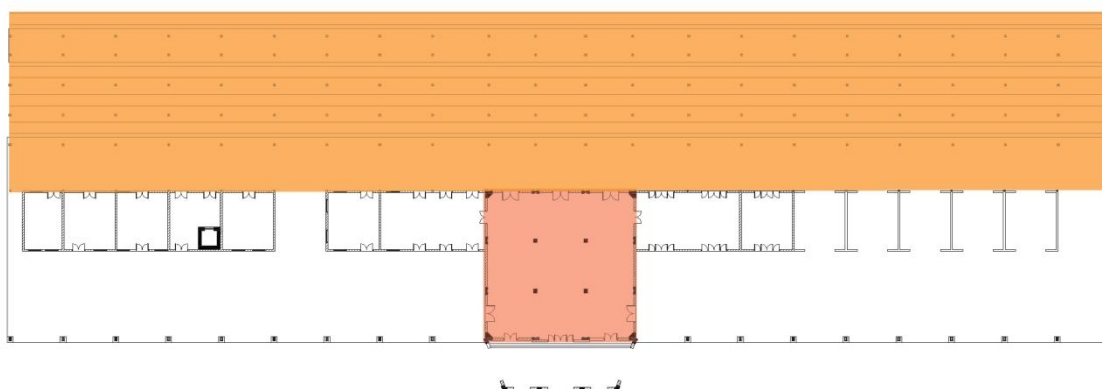


Gambar 4.10 Konfigurasi Ruang Stasiun Cirebon

(Sumber: Pribadi)

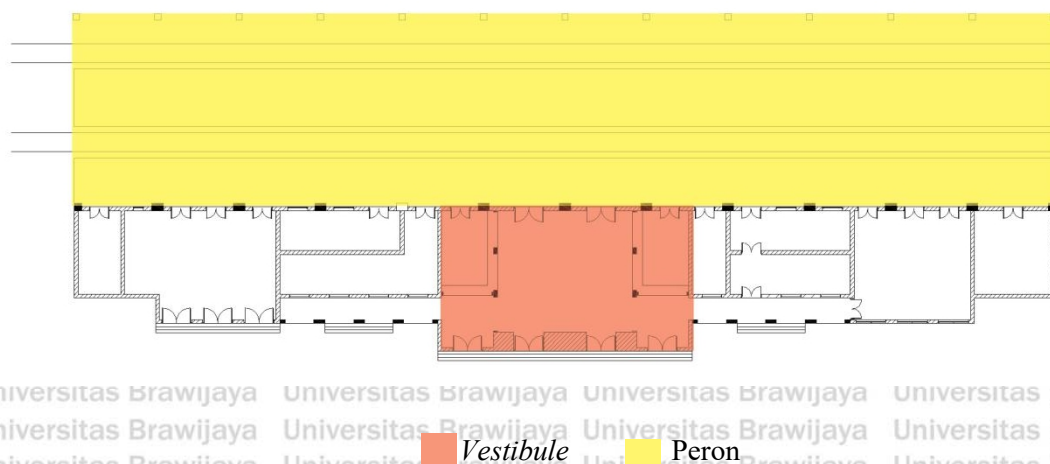
### 3. Aspek Makna

Kedua stasiun memiliki *vestibule* dengan ukuran yang lebih besar dari ruang lainnya karena berfungsi sebagai pusat aktivitas pertiketaran dan bagasi pengguna kereta api. Letaknya ditengah tidak hanya akan menjadi fokus tapi juga mempermudah pengguna untuk mengetahui letak *vestibule*. Peron mengikuti bentuk linear bangunan stasiun sehingga dapat cukup menampung panjang gerbong kereta dan mempermudah naik turunnya pengguna kereta api.



Gambar 4.11 Konfigurasi Ruang Stasiun Cirebon

(Sumber: Pribadi)



Gambar 4.12 Konfigurasi Ruang Stasiun Cirebon

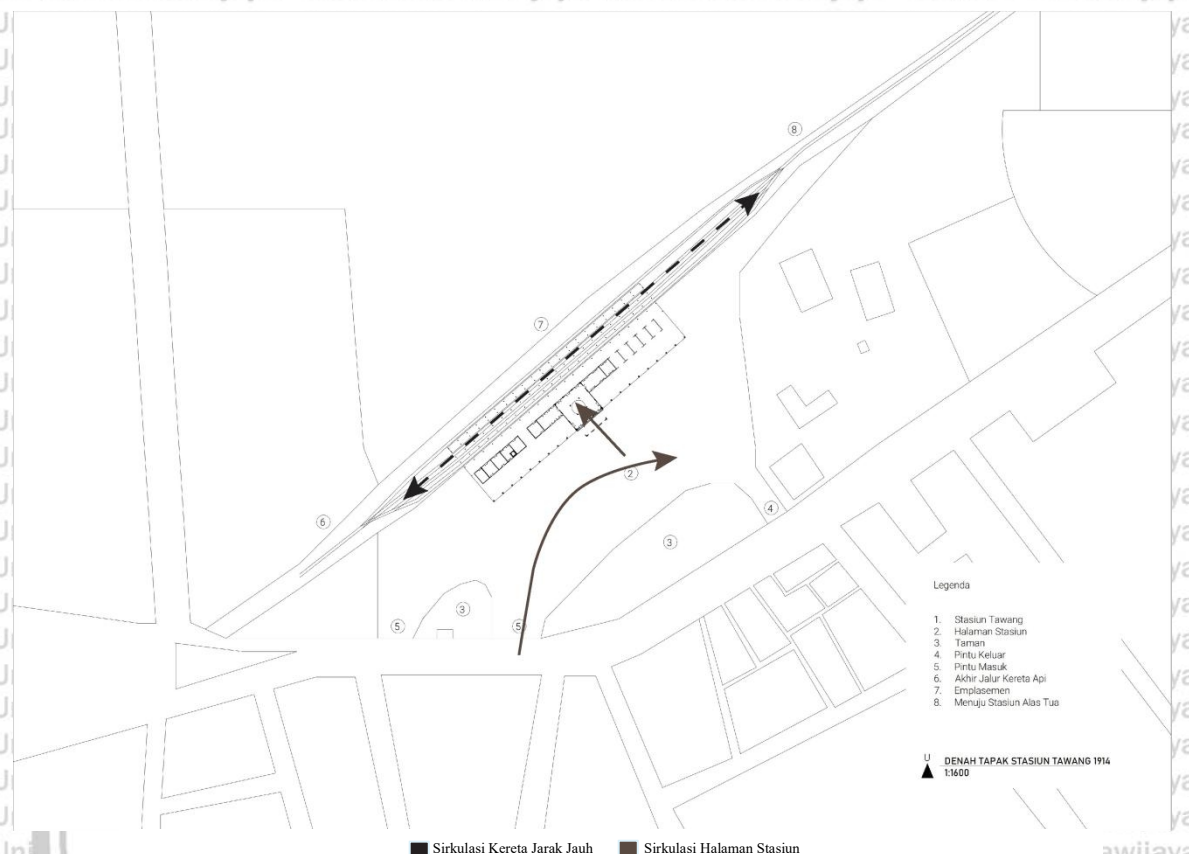
(Sumber: Pribadi)

### C. Komparasi Sirkulasi

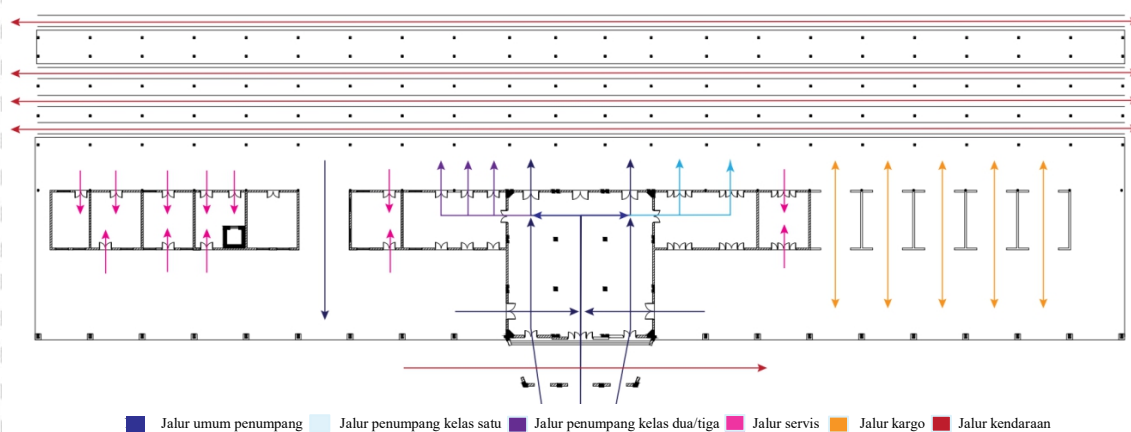
#### 1. Aspek Fungsi

Pengunjung Stasiun Tawang masuk dari halaman stasiun melalui pintu gerbang stasiun disambut oleh *vestibule*. Sirkulasi ini berkumpul pada *vestibule* lalu mengalami perpecahan sesuai kelas penumpang. Untuk ruang operasional hanya dapat diakses oleh pegawai stasiun dan dapat diakses dua arah dari luar depan dan dari dalam belakang. Perjalanan kargo berlaku dua arah dari halaman stasiun menuju rel dan sebaliknya. Untuk jalur kereta api dibangun jalur diantara peron satu dan peron dua untuk mempermudah sirkulasi kereta yang tidak berhenti di Stasiun Tawang.





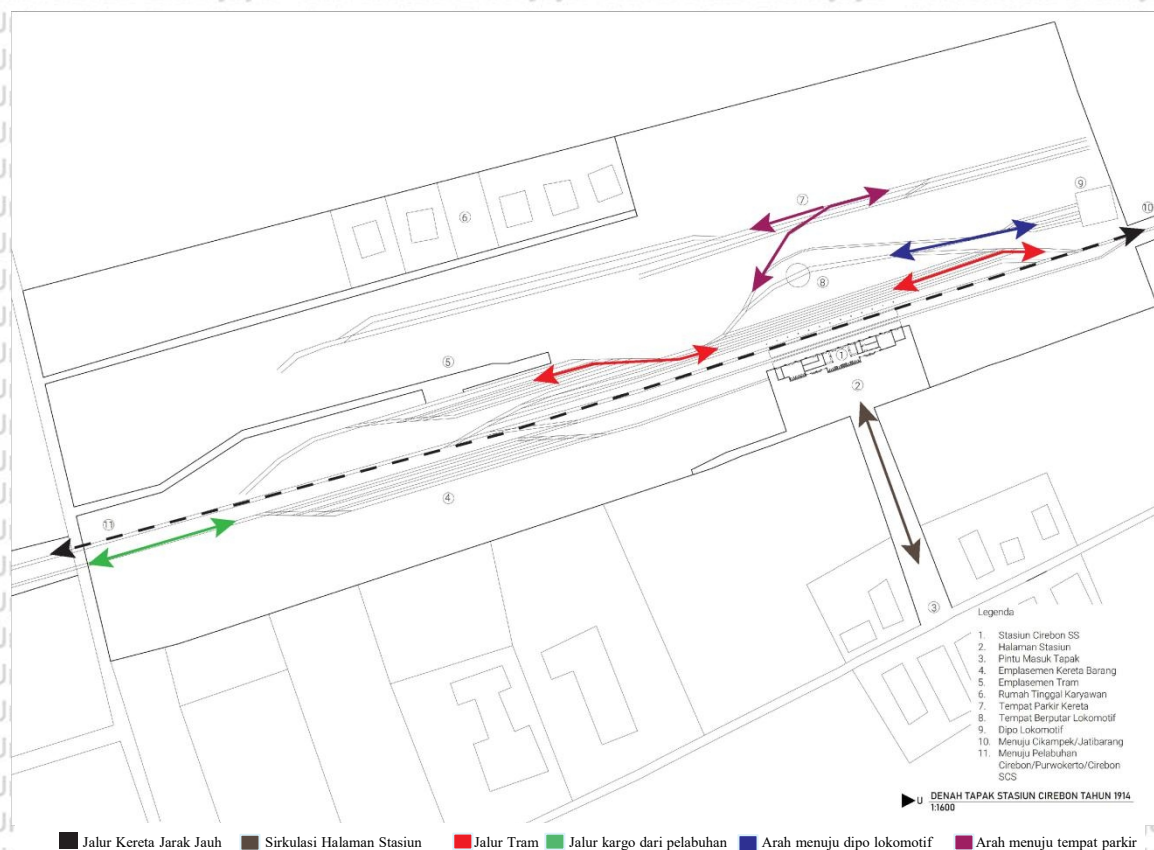
Gambar 4.13 Sirkulasi Tapak Stasiun Tawang  
(Sumber: Pribadi)



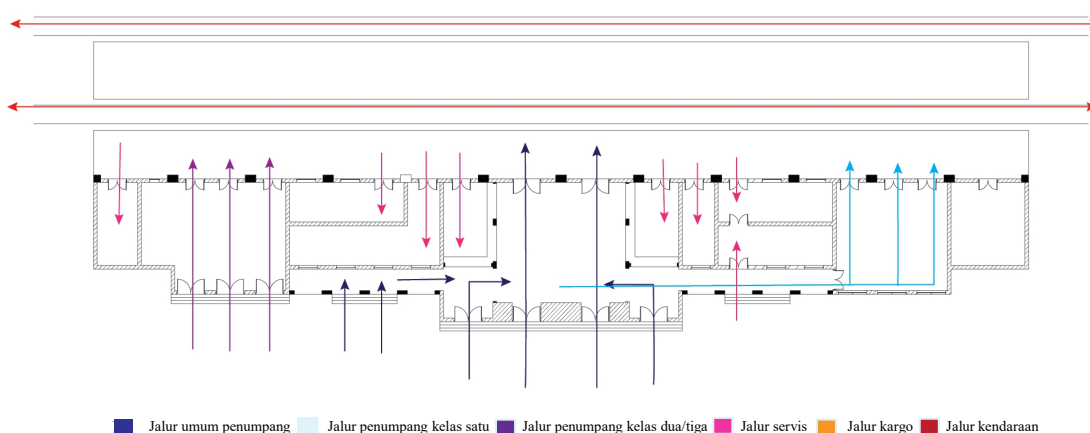
Gambar 4.14 Sirkulasi Ruang Stasiun Tawang  
(Sumber: Pribadi)

Pengunjung Stasiun Cirebon berjalan dari jalan *boulevard* masuk ke halaman stasiun langsung bertemu dengan bangunan stasiun. Terdapat beberapa sirkulasi kereta pada emplasemen stasiun yang linear dan berpotongan dengan satu sama lain berpusat pada jalur kereta jarak jauh. Semua sirkulasi penumpang berpusat di *vestibule* lalu

berpisah menuju ruang tunggu menurut kelas masing-masing. Untuk ruang operasional hanya ruang kepala stasiun yang dapat dicapai langsung dari depan stasiun sementara ruang operasional lain hanya dapat dicapai dari dalam stasiun. Seluruh sirkulasi tegak lurus dengan sirkulasi kereta api.



Gambar 4.15 Sirkulasi Tapak Stasiun Cirebon  
(Sumber: Pribadi)

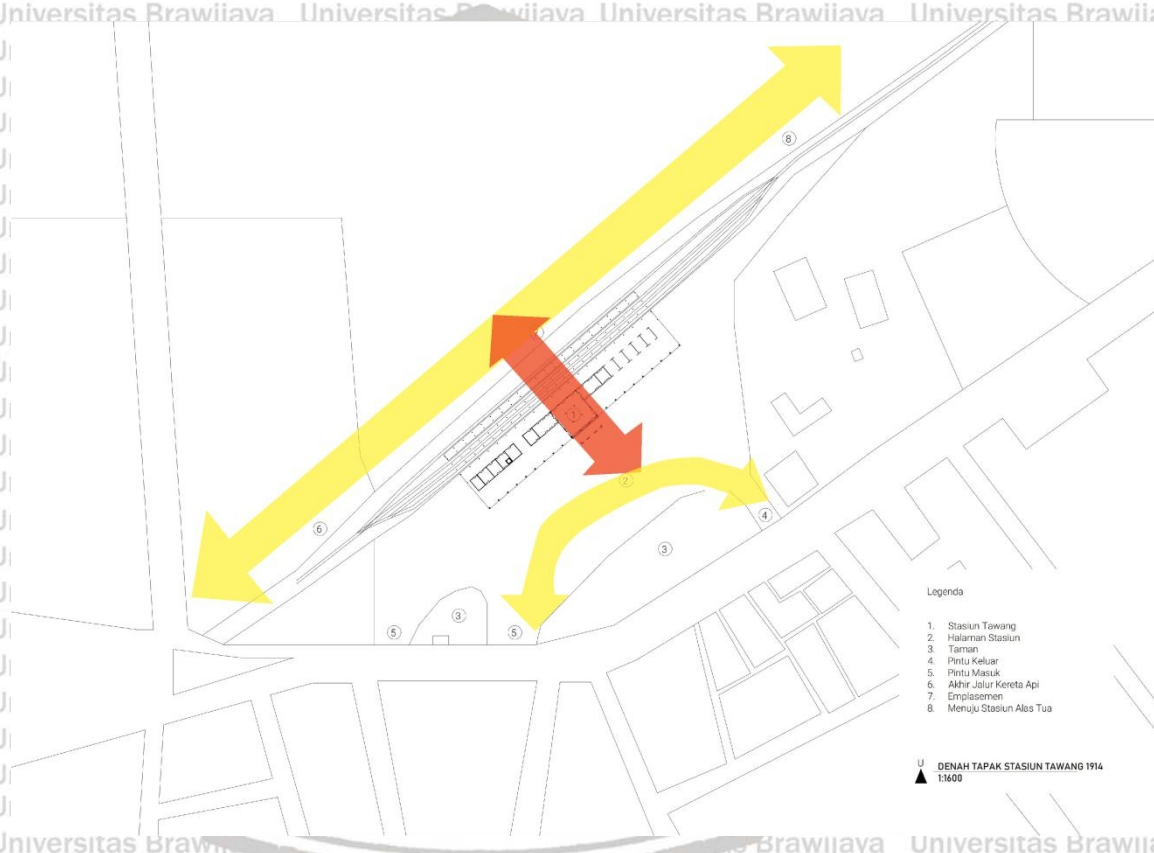


Gambar 4.16 Sirkulasi Ruang Stasiun Cirebon  
(Sumber: Pribadi)

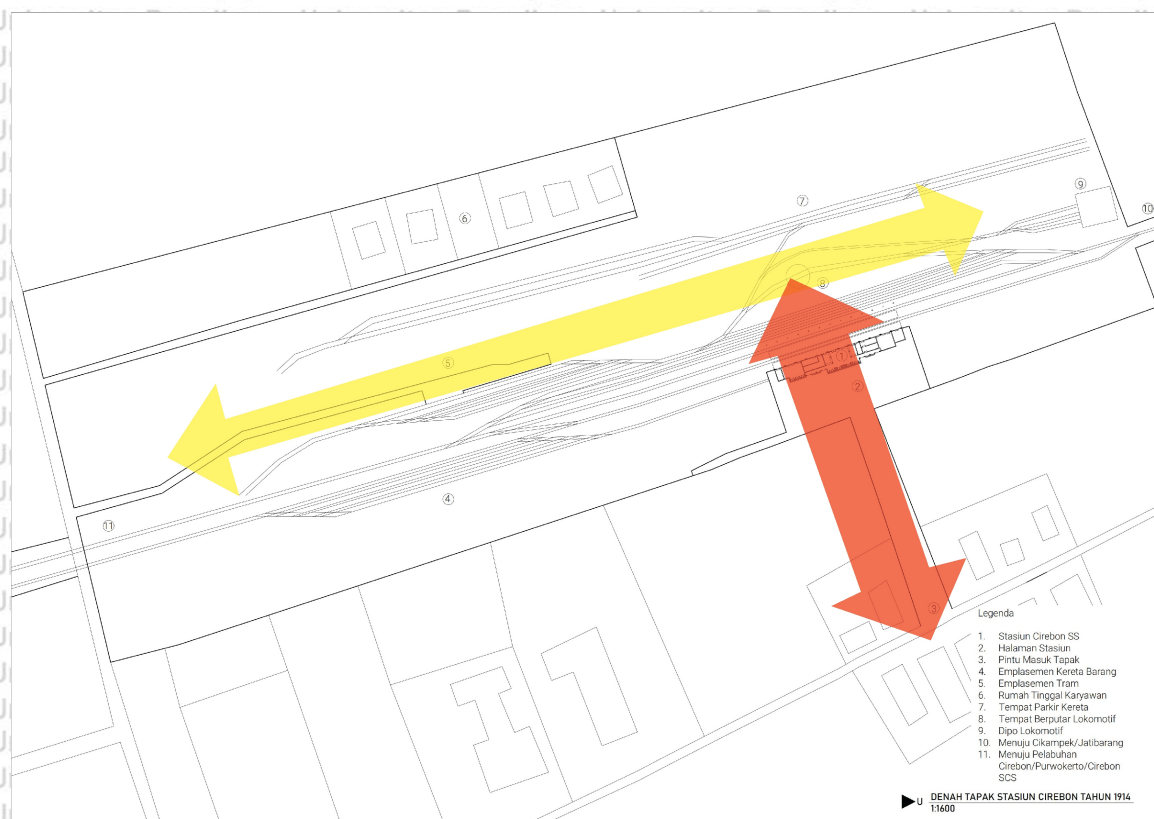


## 2. Aspek Bentuk

Seluruh sirkulasi bangunan Stasiun Tawang tegak lurus dengan sirkulasi kereta api yang linear. Hal ini dibentuk dari letak akses pintu pada bangunan. Stasiun Cirebon memiliki bentuk sirkulasi yang sama. Hal yang membedakan ialah akses halaman Stasiun Tawang sama linear dengan aktivitas kereta api seperti huruf I sementara Stasiun Cirebon memiliki sirkulasi tegak lurus pada halaman stasiun yang sama dengan sirkulasi dalam bangunan seperti huruf T.



Gambar 4.17 Bentuk Sirkulasi Stasiun Tawang  
(Sumber: Pribadi)

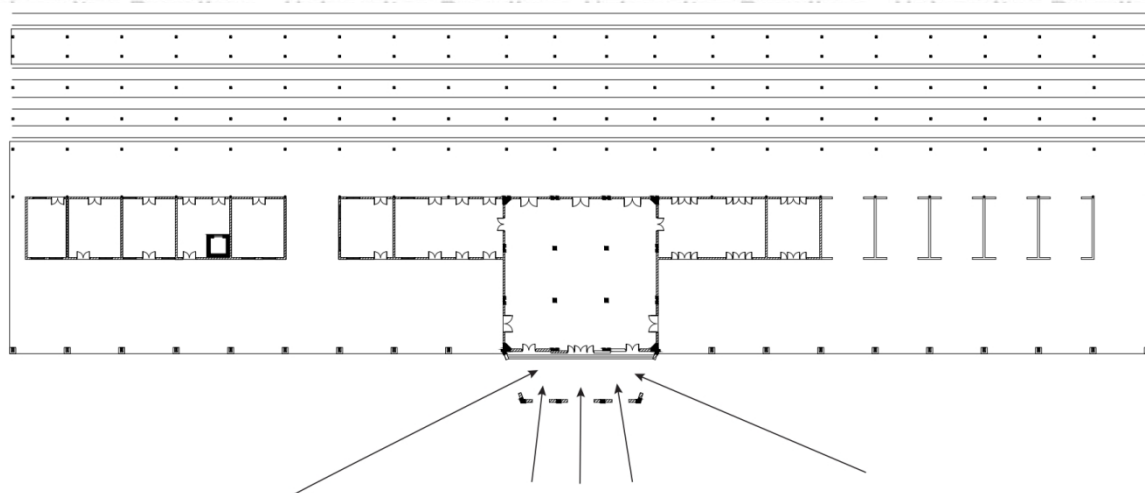


Gambar 4.18 Bentuk Sirkulasi Stasiun Cirebon  
(Sumber: Pribadi)

### 3. Aspek Makna

Sebagai pusat kegiatan, *vestibule* Stasiun Tawang memiliki desain pintu masuk yang terbuka dari banyak arah. Bentuk denah pintu masuk adalah trapesium dengan sisi terkecil berada diluar. Pada setiap sisi yang menghadap ke halaman stasiun diberikan bukaan. Hal ini memberikan rasa penerimaan yang kuat dari Stasiun Tawang.

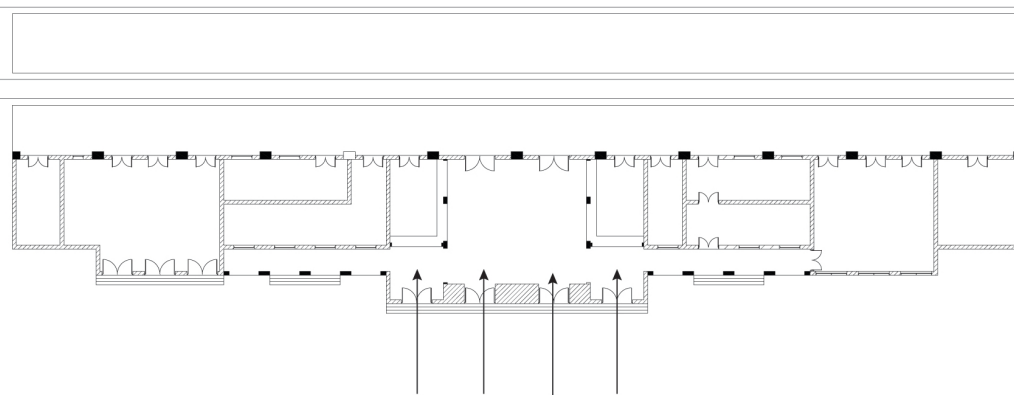




Gambar 4.19 Pintu Masuk Stasiun Tawang

(Sumber: Pribadi)

Stasiun Cirebon memiliki jalur masuk bangunan yang lurus langsung dari *boulevard*-nya. Jalur masuknya mempertegas rasa langsung dari pencapaian menuju Stasiun Cirebon. Hal ini memberikan rasa efektif dalam pencapaian menuju Stasiun Cirebon.



Gambar 4.20 Pintu Masuk Stasiun Cirebon

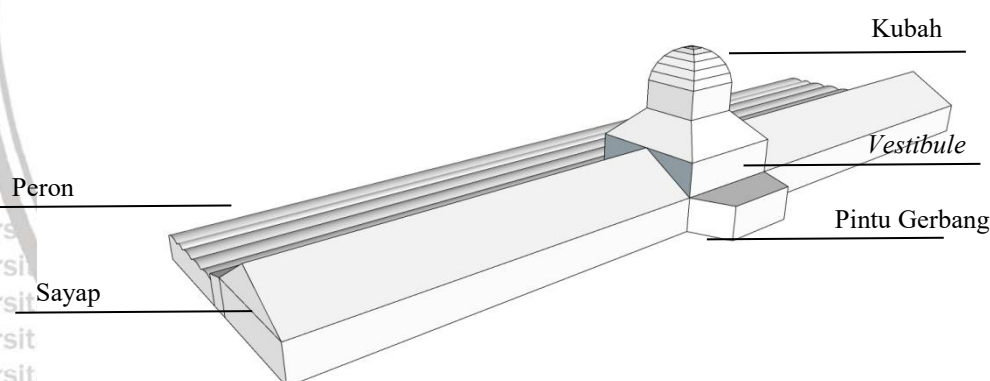
(Sumber: Pribadi)

## 4.2.2 Komparasi Massa

### A. Komparasi Bentuk Massa

#### 1. Aspek Fungsi

Stasiun Tawang disusun oleh beberapa jenis massa yang dibagi menjadi 3 tingkatan (Santoso, 1997). Massa utama berfungsi sebagai pusat kegiatan utama yaitu tempat kedatangan penumpang sehingga massa dibuat masif. Massa sekunder massa bangunan sayap berfungsi untuk mendukung sarana massa utama. Lalu peron sebagai pusat aktivitas utamanya dan pintu gerbang sebagai penerima. Massa tersier berupa massa atap sayap yang membentuk ruang tambahan disekitar massa sayap berupa *room street* yang berfungsi sebagai ruang terbuka yang ditutupi atap. Lalu pada puncak massa, massa diberikan kupola sebagai mahkota massa.

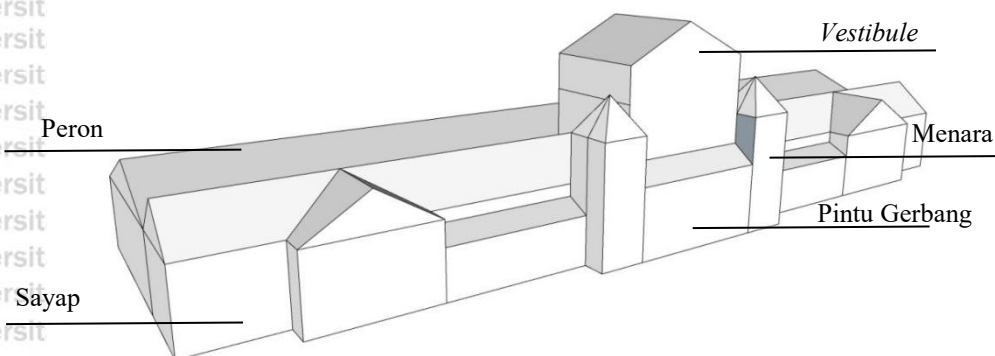


Gambar 4.21 Trimatra Stasiun Tawang

(Sumber: Pribadi)

Mengikuti teori tersebut susunan massa Stasiun Cirebon juga dapat dibagi menjadi tiga tingkatan massa. Bagian pertama adalah massa utama yaitu *vestibule* yang memiliki ukuran vertikal yang menonjol. Lalu bagian kedua yaitu massa sekunder berupa sayap, dan peron. Tingkatan terakhir sebagai massa tersier merupakan menara kembar yang berdiri di kanan dan kiri bagian depan *vestibule*.



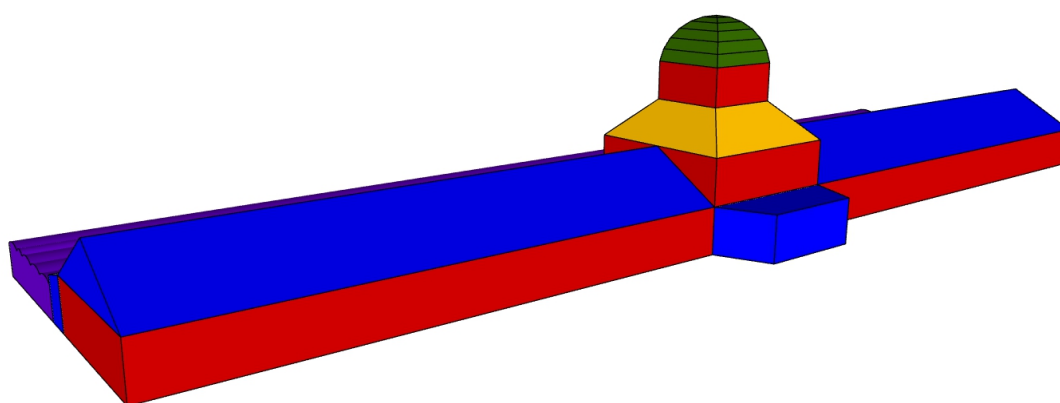


Gambar 4.21 Trimatra Stasiun Cirebon

(Sumber: Pribadi)

## 2. Aspek Bentuk

Massa utama dan sekunder Stasiun Tawang tersusun membentuk konfigurasi linear hasil dari penjajaran masa bangunan dengan rel kereta api. Massa tersier di atas massa utama juga memberikan elemen linear secara vertikal. Bentuk massa Stasiun Tawang didominasi dengan unsur balok dan prisma segitiga.

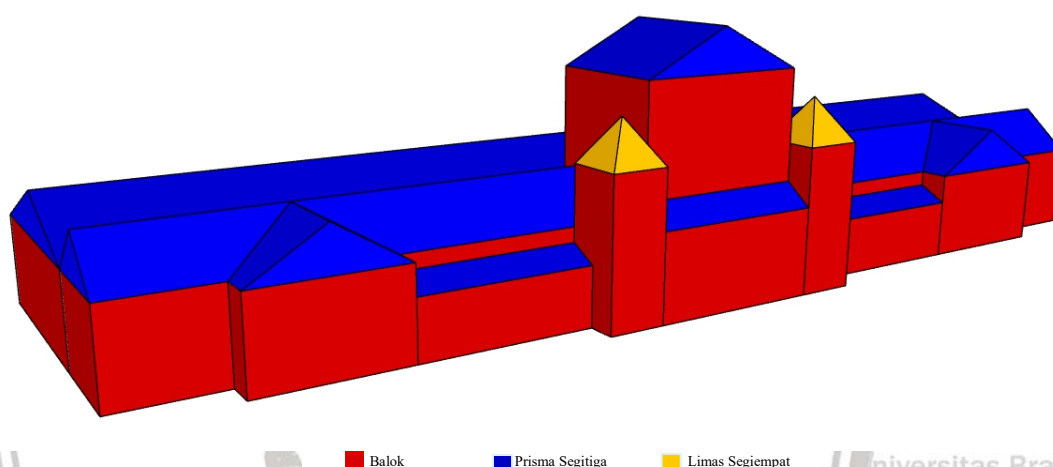


■ Balok      ■ Prisma      ■ Limas Segiempat      ■ Kubah      ■ Prisma Bebas Lengkung

Gambar 4.23 Pembagian Bentuk Trimatra Stasiun Tawang

(Sumber: Pribadi)

Seperti Stasiun Tawang, Massa utama dan sekunder Stasiun Cirebon disusun sejajar dengan rel kereta api memberikan bangunan dengan konfigurasi linear. Massa utama yaitu *vestibule* didesain luas dan tinggi sebagai pusat aktivitas diberikan menara kembar di depannya sebagai pusat perhatian dari bangunan stasiun ini. Lalu massa sayap berfungsi sebagai pendukung sarana massa utama dibangun kembar sehingga simetris. Dibelakang bangunan stasiun berdiri atap peron yang memiliki bentuk atap yang sama dengan atap sayap. Unsur massa yang mendominasi Stasiun Cirebon juga merupakan balok dan prisma segitiga.

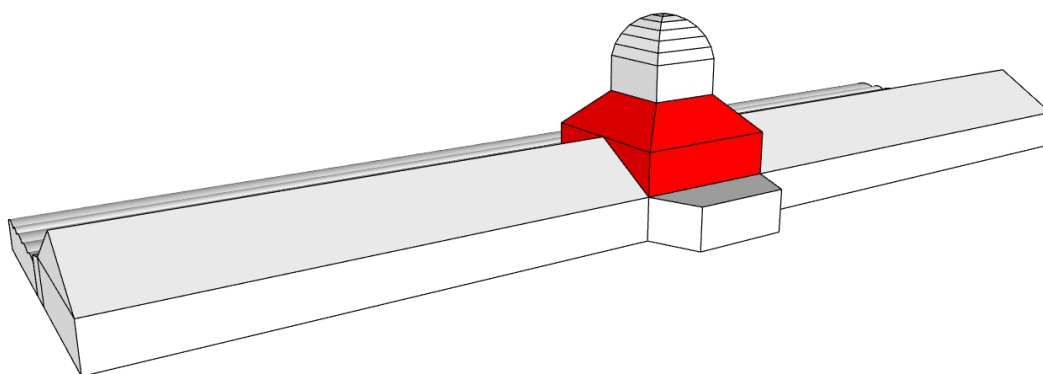


Gambar 4.24 Pembagian Bentuk Trimatra Stasiun Cirebon  
(Sumber: Pribadi)

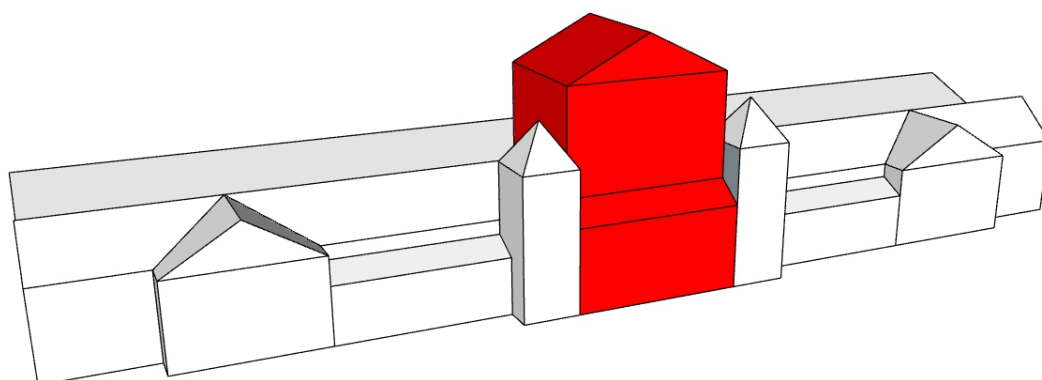
### 3. Aspek Makna

Kedua stasiun memiliki massa *vestibule* berukuran besar dan menjulang secara vertikal untuk menampung banyaknya aktivitas pada fungsi tersebut. Elemen tersier seperti kubah pada Stasiun Tawang dan Menara pada Stasiun Cirebon dapat menjadi pusat perhatian terhadap bangunan. Lalu kedua bangunan memiliki unsur bentuk yang sama menunjukkan bentuk tersebut cukup mendasar pada bangunan stasiun.





Gambar 4.25 Letak *Vestibule* Stasiun Tawang  
(Sumber: Pribadi)



Gambar 4.26 Letak *Vestibule* Stasiun Cirebon  
(Sumber: Pribadi)

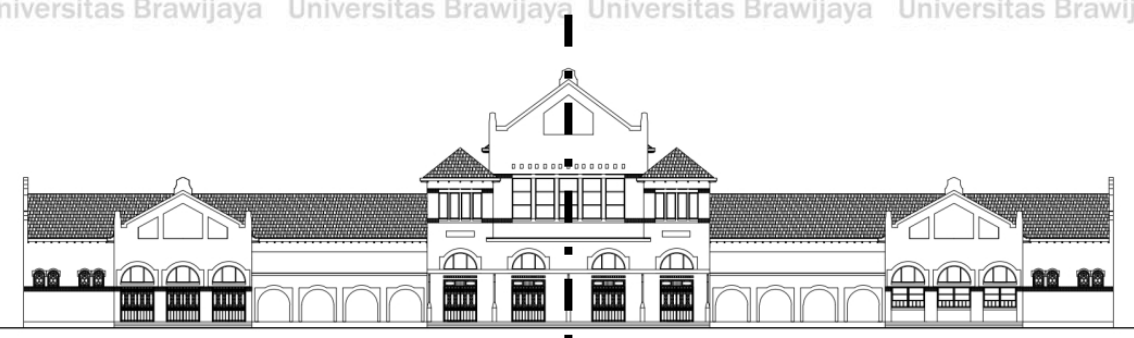
## B. Komparasi Siluet

### 1. Aspek Fungsi

Stasiun Tawang dan Stasiun Cirebon memiliki garis langit yang simetris pada kedua sisinya. Hal ini memberikan titik fokus terhadap bagian tengahnya yang menjulang. Pada kedua bangunan titik fokus itu berada pada *vestibule*.



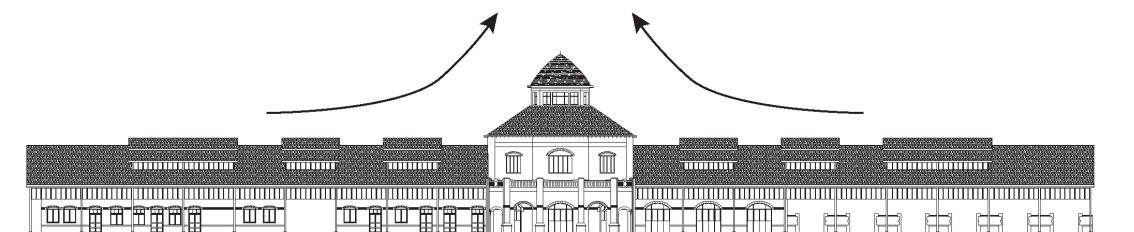
Gambar 4.27 Siluet Stasiun Tawang dengan dan tanpa Atap  
(Sumber: Pribadi)



Gambar 4.28 Siluet Stasiun Tawang dengan dan tanpa Atap  
(Sumber: Pribadi)

## 2. Aspek Bentuk

Bentuk siluet simetris dari kedua stasiun dimulai dari siluet sayapnya yang datar. Siluet ini terus berlanjut hingga titik tengah lalu naik ke atas. Pada Stasiun Tawang siluet ini naik ke atap limasan *vestibule* lalu naik ke peninggian dinding sebelum akhirnya berhenti dipuncak kubah. Pada Stasiun Cirebon siluet naik ke atap menara lalu berlanjut mengikuti *gavel* dari atap *vestibule*. Kedua hal ini menunjukkan hirarki dari bangunan stasiun.



Gambar 4.29 Siluet Stasiun Tawang dengan dan tanpa Atap  
(Sumber: Pribadi)





Gambar 4.30 Siluet Stasiun Cirebon

(Sumber: Pribadi)

### 3. Aspek Makna

Bentuk simetris merupakan ciri khas bangunan Indis yang menunjukkan keteraturan. Keteraturan ini merupakan bagian dari estetika pada masa tersebut. Stasiun kereta merupakan pintu gerbang sehingga kesimetrisan pada bangunan merupakan bagian dari penyambutan tersebut.

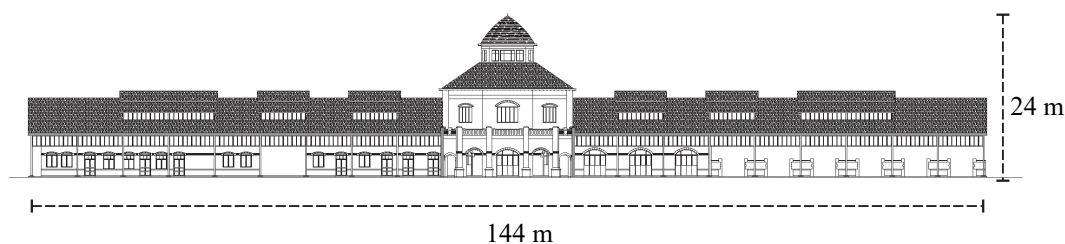
### C. Komparasi Kesebandingan

#### 1. Aspek Fungsi

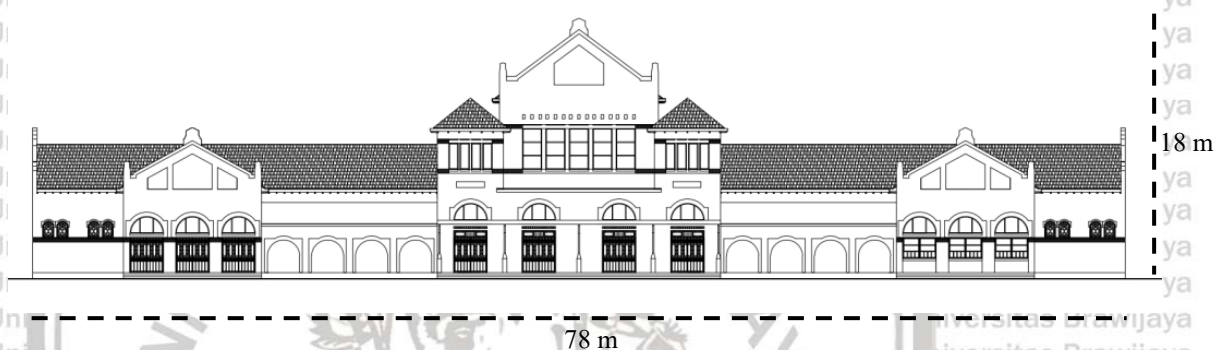
Stasiun Tawang dan Stasiun Cirebon berfungsi untuk menaungi pergerakan kereta api dan manusia yang akan menggunakan layanan kereta api. Dengan klasifikasi stasiun teratas menjadikan kedua bangunan memiliki ukuran yang masif dan panjang. Dengan ukuran ini kedua stasiun dapat melayani dengan baik.

#### 2. Aspek Bentuk

Kesebandingan Stasiun Tawang diukur dari titik tertinggi dibandingkan dengan sisi terpanjang stasiun. Kesebandingan yang didapat merupakan 1:6 sementara kesebandingan Stasiun Cirebon berada pada 1:4. Hasil yang lebih kecil dikarenakan Stasiun Cirebon memiliki panjang stasiun yang lebih pendek dibandingkan Stasiun Tawang.



Gambar 4.31 Kesebandingan Stasiun Tawang  
(Sumber: Pribadi)



Gambar 4.32 Kesebandingan Stasiun Cirebon  
(Sumber: Pribadi)

### 3. Aspek Makna

Perbedaan kesebandingan terjadi karena kedua stasiun memiliki bobot yang berbeda. Stasiun Tawang merupakan stasiun terminus dimana semua perjalanan kereta bermula dari stasiun tersebut. Stasiun Cirebon merupakan stasiun perhentian jarak jauh yang pergerakan penumpangnya tidak sebanyak stasiun terminus. Dengan ini kedua stasiun tentu sudah cocok dengan kesebandingan masing-masing.

#### 4.2.3 Komparasi Permukaan Massa

##### A. Komparasi Komposisi Bukaannya

##### 1. Aspek Fungsi

Stasiun Tawang memiliki dua jenis bukaan karena bangunan stasiunnya menganut bentuk arsitektur massa dalam massa pada massa selain *vestibule*. Bukaan ini berada di



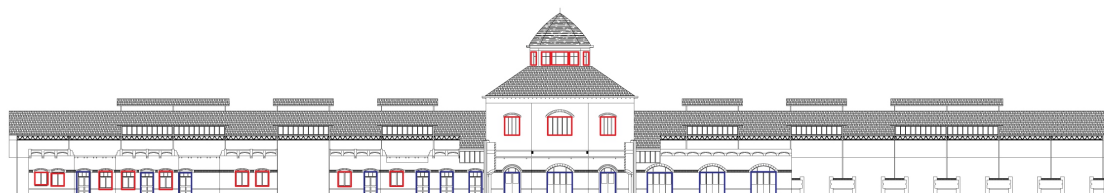
sayap bangunan memberikan fungsi *room street* yaitu ruang terbuka yang tertutup atap sebagai ruang aktivitas pengunjung stasiun pada bagian sayap. Pada massa ini juga terdapat bukaan untuk cahaya pada pertengahan naikan atap dan bukaan udara pada puncak atap. Bukaan lainnya pada seluruh sisi dinding bangunan stasiun terdapat bukaan sebagai pencahayaan dan sirkulasi. Untuk massa *Vestibule* bagian atas terdapat bukaan jendela di permukaan atas massa dan dibawah kupola yang berfungsi sebagai tempat masuknya cahaya.



Gambar 4.33 Room Street Stasiun Tawang  
(Sumber: Pribadi)



Gambar 4.34 Jenis Unit Bukaan Tanpa Daun Pintu Stasiun Tawang  
(Sumber: Pribadi)



Gambar 4.35 Bukaan Pada Fasad Stasiun Tawang  
(Sumber: Pribadi)

Stasiun Cirebon memiliki komposisi bukaan mirip dengan Stasiun Tawang hanya berbeda dengan keberadaan *room street*. Bukaan terdapat pada lantai dasar di seluruh permukaan massa stasiun sebagai sirkulasi dan cahaya. Lalu bagian atas massa *vestibule* dan menara terdapat bukaan besar yang berfungsi memasukkan cahaya pada ruang *vestibule* seperti pada Stasiun Tawang. Lalu terdapat bukaan tanpa daun pintu sebagai ruang teras.



■ Jendela ■ Pintu ■ Bukaan Tanpa Daun Pintu

Gambar 4.36 Bukaan pada bagian depan Stasiun Cirebon

(Sumber: Pribadi)

## 2. Aspek Bentuk

Bukaan pada massa atap sayap Stasiun Tawang dihasilkan karena massa atap tidak memiliki pelingkup sisi. Bukaan ini terbuka secara horizontal sepanjang kedua sayap stasiun termasuk bukaan cahaya pada naikan atap dan bukaan udara pada puncak atap. Bukaan lain berupa pintu dan jendela yang tersebar pada permukaan massa. Letaknya simetris terhadap permukaan dinding diantara kolom. Pintu dan jendela ini berproporsi vertikal yang cukup tinggi memberikan ruang yang banyak untuk udara masuk. Pada massa *vestibule*, bukaan memiliki *lunette* pada bagian atas bukaannya yang berfungsi sebagai ventilasi yang ditutupi oleh kisi-kisi besi sementara pada bagian lain ventilasi mengikuti bentuk bukaan dan dilapisi dengan kaca.





Gambar 4.37 Jenis Unit Bukan Stasiun Tawang  
(Sumber: Pribadi)

Unit bukan pada Stasiun Cirebon memiliki proporsi yang mirip dengan Stasiun Tawang. Seluruh bukan pada lantai dasar Stasiun Cirebon terdapat ventilasi atau *bovenlicht* berbentuk busur pada Stasiun Cirebon. Bukan memiliki proporsi yang sama dengan Stasiun Tawang, yaitu bukan yang berproporsi vertikal.



Gambar 4.38 Jenis Unit Bukaian Stasiun Cirebon Tampak Depan  
(Sumber: Pribadi)



Gambar 4.39 Jenis Unit Bukaian Stasiun Cirebon Tampak Belakang  
(Sumber: Pribadi)

### 3. Aspek Makna

Bukaan yang banyak ini digunakan untuk sirkulasi baik pengunjung, udara, dan cahaya. Bukaan juga simetris seperti dengan bentuk bangunan mempertegas ciri khas Arsitektur Indis. Kebutuhan bukaan ini juga dikarenakan letak bangunan pada daerah pinggiran pantai utara Jawa yang panas.



## B. Pintu Gerbang

### 1. Aspek Fungsional

Stasiun Tawang memiliki pintu gerbang yang berupa penonjolan horizontal yang membentuk unit massa individual yang ditambahkan pada massa utama (Santoso, 1997). Pintu gerbang ini berfungsi sebagai medium sebelum masuk ke *vestibule*. Pada pintu gerbang ini terdapat lima unit bukaan tanpa daun pintu. Tiga unit menghadap depan dan dua unit lainnya yang berada disamping menghadap serong cukup dimasuki oleh pedati. Pada puncaknya terdapat *balustrade* dan jam pada sisi serong yang dapat terlihat dari kedua sisi tapak stasiun. Jam ini memberikan sikuen kedatangan yang cukup menarik sebagai bangunan transportasi.



Gambar 4.40 Pintu Gerbang Stasiun Tawang  
(Sumber: Pribadi)

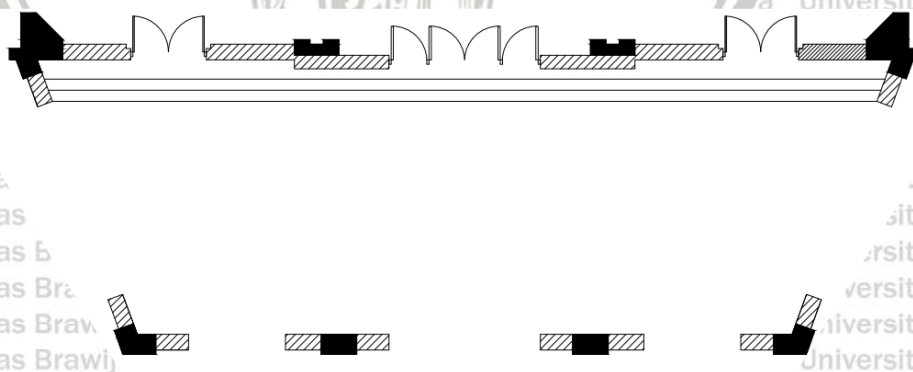
Stasiun Cirebon memiliki menara sebagai pintu gerbangnya. Seperti di Eropa, menara ini bermaksud untuk menyambut pengunjung stasiun yang jalan dari *boulevard* stasiun. Terdiri dari empat pintu dari teralis besi yang berhubungan langsung dengan *vestibule*. Pada pintu gerbang ini terdapat tulisan *kaartjes* yang berarti karcis di sebelah kiri dan *bagage* yang berarti bagasi disebelah kanan untuk memberitahu letak konter pelayanan tersebut.



Gambar 4.41 Pintu Gerbang Stasiun Cirebon  
(Sumber: Pribadi)

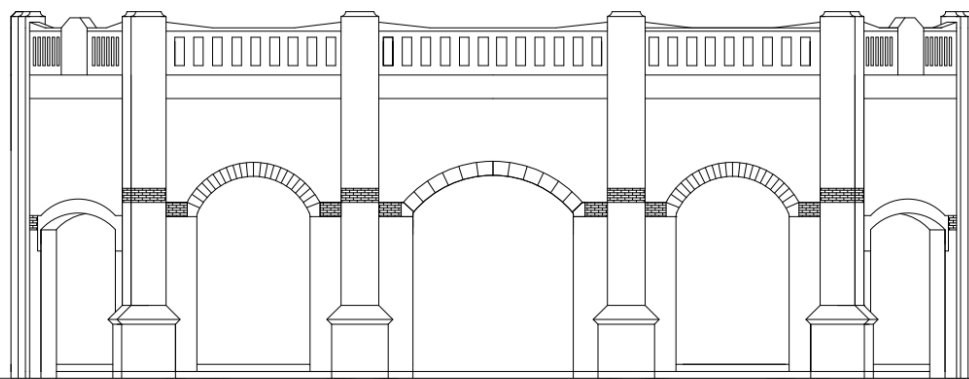
## 2. Aspek Bentuk

Bentuk pintu gerbang Stasiun Tawang berupa trapesium berfungsi sebagai penerima pengunjung dari berbagai arah pada bagian depan halaman stasiun. Kelima bukaan ini memiliki bukaan dengan lengkungan busur. Pintu gerbang berdiri dengan kolom besar berwarna hitam dan bagian atas dipertegas dengan *balustrade*. Pada sisi serong terdapat jam yang akan terlihat dari penjuror kedatangan pengguna layanan.



Gambar 4.42 Denah Pintu Gerbang Stasiun Tawang  
(Sumber: Pribadi)





Gambar 4.43 Tampak Pintu Gerbang Stasiun Tawang  
(Sumber: Pribadi)

Bentuk pintu gerbang Stasiun Cirebon seperti gunung berupa dua menara yang mengapit *vestibule*. Menara ini masih menjulang dan sudah terlihat langsung dari sikuen masuk *boulevard*. Pintu gerbang ini memiliki empat pintu yang menghadap ke depan bangunan stasiun dengan bukaan busur pada bagian atasnya.



Gambar 4.44 Tampak Pintu Gerbang Stasiun Cirebon  
(Sumber: Pribadi)

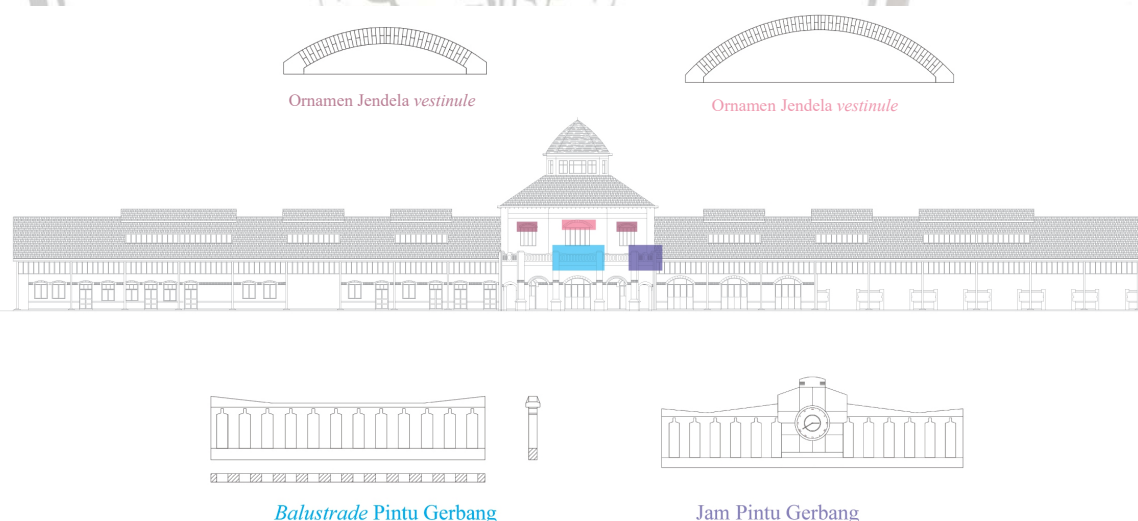
### 3. Aspek Makna

Pintu gerbang Stasiun Tawang memberikan rasa keterbukaan dan penerimaan yang megah sementara Stasiun Cirebon memberikan rasa langsung dan sederhana. Walaupun berbeda, kedua pintu gerbang ini didesain untuk menyambut penumpang kereta api dalam kedatangannya. Kedua pintu gerbang ini memberikan perbedaan yang signifikan terhadap bentuk kedua stasiun.

### C. Ornamen dan Material Permukaan Massa

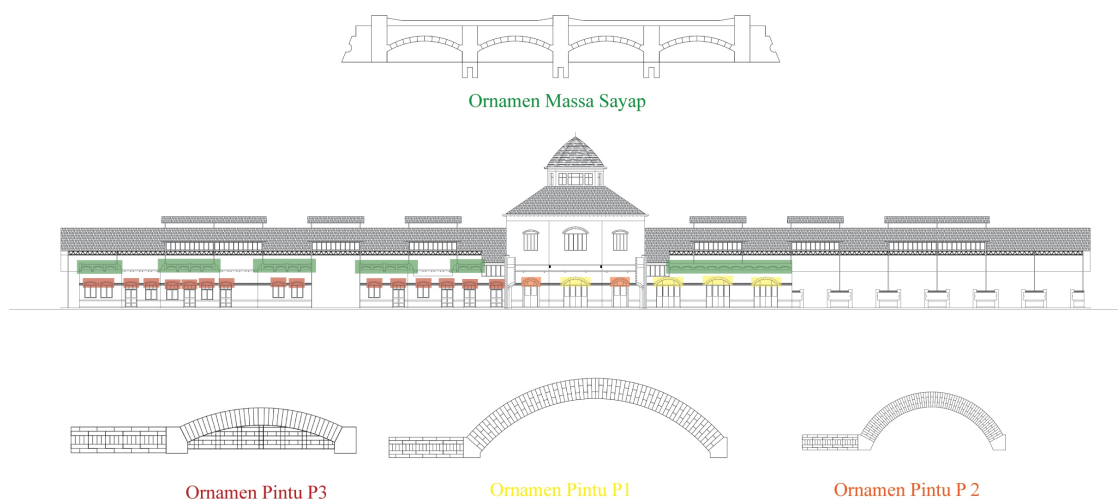
#### 1. Aspek Fungsi

Setiap bukaan pada Stasiun Tawang memiliki ornamen busur dari batu bata yang berfungsi menahan berat dinding lalu ditebalkan sehingga dapat menjadi ornamen. Ornamen ini tersambung dengan mozaik keramik yang menghubungkannya dengan ornamen busur lainnya sehingga terlihat satu kesatuan. Ornamen lainnya dapat ditemukan di atas pintu gerbang berupa *balustrade* dan jam pada kedua sisi kedatangan Stasiun Tawang sebagai ornamen penerimaan pengunjung. Lalu terdapat ornamen pada bagian atas massa sayap yang memberikan rasa *arcade* pada *room street*.



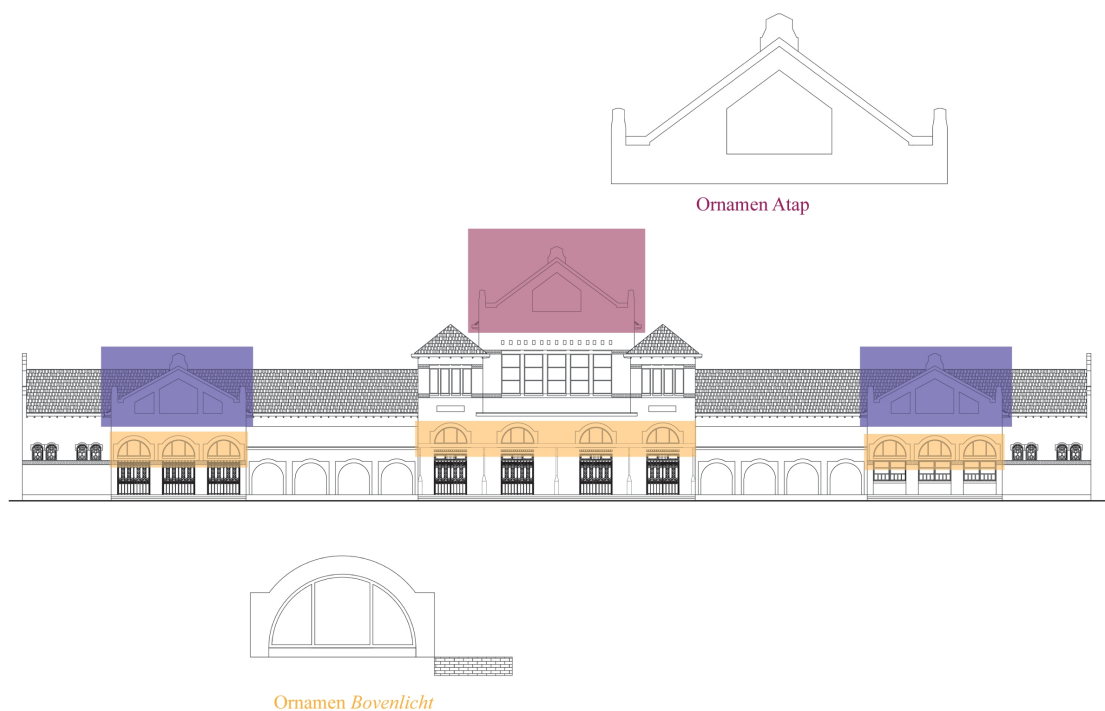
Gambar 4.45 Letak Ornamen pada Permukaan Massa Stasiun Tawang  
(Sumber: Pribadi)





Gambar 4.46 Letak Ornamen pada Permukaan Massa Stasiun Tawang (2)  
(Sumber: Pribadi)

Stasiun Cirebon memiliki ornamen pada busur bukaan ventilasi. Ornamen ini memperkuat bentuk busur ventilasi dan terdapat pada seluruh bukaan *bovenlicht*. Busur ini disatukan dengan ornamen mozaik keramik kuning yang menghubungkan seluruh ornamen busur pada permukaan massa. Lalu terdapat *gavel* yang berfungsi sebagai mahkota dari puncak atap stasiun yang memberikan Stasiun Cirebon ciri khas bangunan Indis.



Gambar 4.47 Ornamen Pada Permukaan Massa Stasiun Cirebon  
(Sumber: Pribadi)

## 2. Aspek Bentuk

Ornamen diatas bukaan pada Stasiun Tawang berupa batu bata merah yang disusun menjadi busur. Pada ruang kosong dibawahnya diisi dengan mozaik keramik kuning hijau . Keramik hijau kuning juga membentuk garis linear yang menghubungkan antara busur bukaan dengan jenis mozaik yang berbeda. Untuk bukaan jendela di vestibule diisi dengan keramik bergambar roda bersayap. Unsur busur pada bukaan di vestibule tidak hanya berwarna merah tetapi campuran dengan kuning dan putih ditutupi oleh keramik.



Gambar 4.48 Busur Batu Bata dan Mozaik Keramik Pada Bukaan Stasiun Tawang



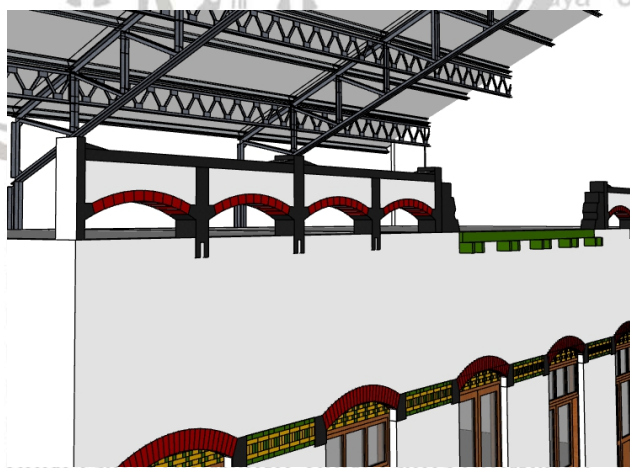
(Sumber: Pribadi)



Gambar 4.49 Busur Keramik dan Keramik Roda Bersayap Pada Buka-an Atas *Vestibule* Stasiun Tawang

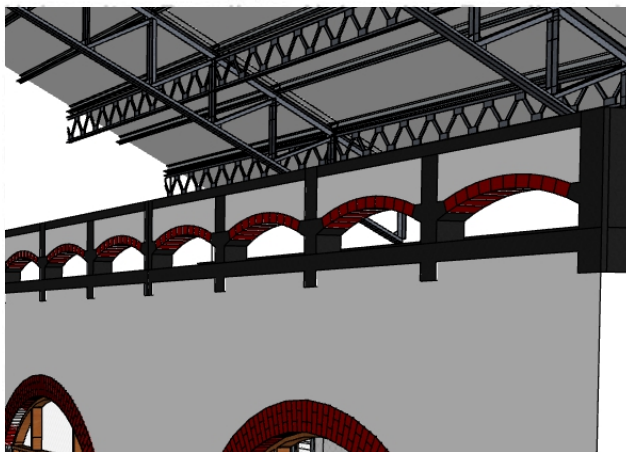
(Sumber: Pribadi)

Pada bagian massa sayap terdapat ornamen busur yang membentuk *arcade*. Ornamen ini berada pada kedua sisi massa sayap. Di sisi kiri memiliki *arcade* yang dinamis dibandingkan pada sayap kanan dikarenakan letaknya yang berselang-seling. Lalu ornamen lainya pada puncak pintu gerbang yaitu *balustrade* sederhana seperti lubang-lubang persegi panjang yang tersusun horizontal pada dinding dan jam lingkaran yang bertengger pada sebuah ornamen segi delapan dengan ekstensi persegi panjang dibawahnya seperti bentuk lubang kunci. Material pada dinding permukaan juga linear dengan bentuk horizontal stasiun.



Gambar 4.50 *Arcade* Sayap Kiri Stasiun Tawang

(Sumber: Pribadi)

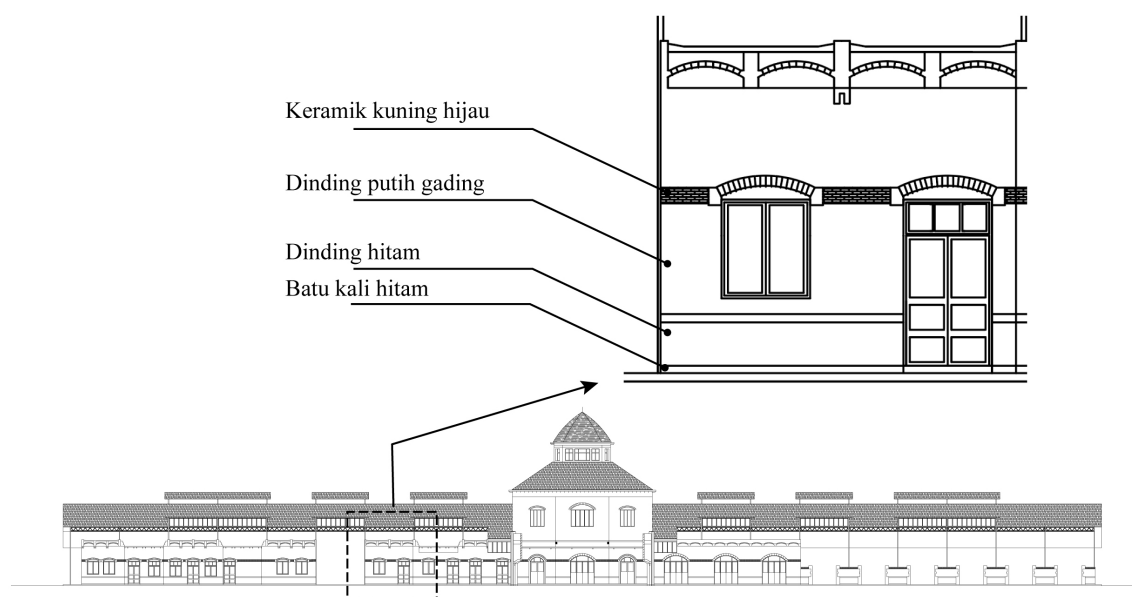


*Gambar 4.51 Arcade Sayap Kanan Stasiun Tawang*  
(Sumber: Pribadi)



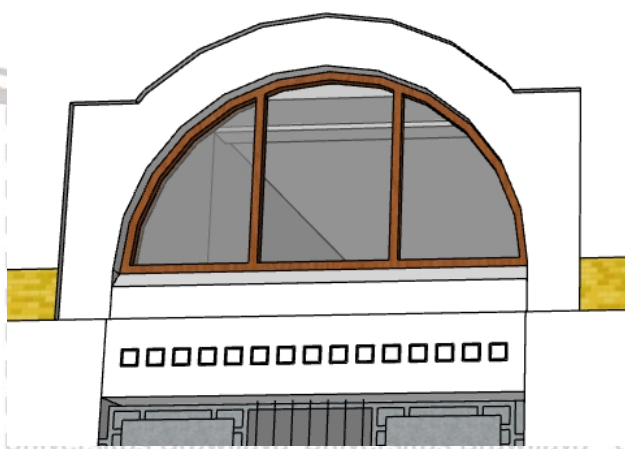
*Gambar 4.52 Jam dan Balustrade Pada Puncak Pintu Gerbang Stasiun Tawang*  
(Sumber: Pribadi)



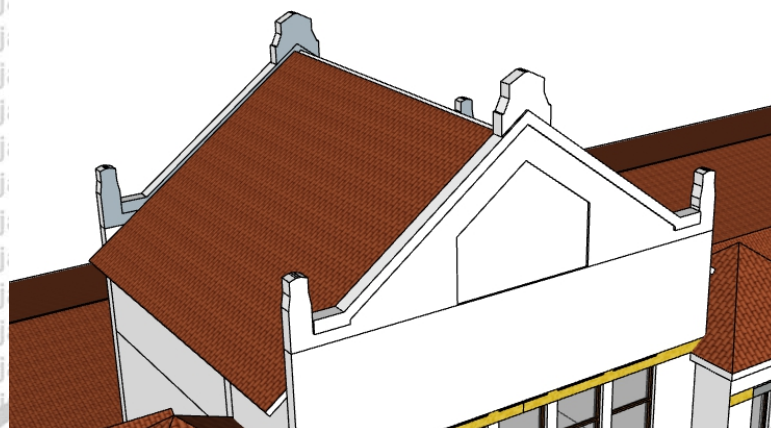


Gambar 4.53 Material Dinding Stasiun Tawang  
(Sumber: Pribadi)

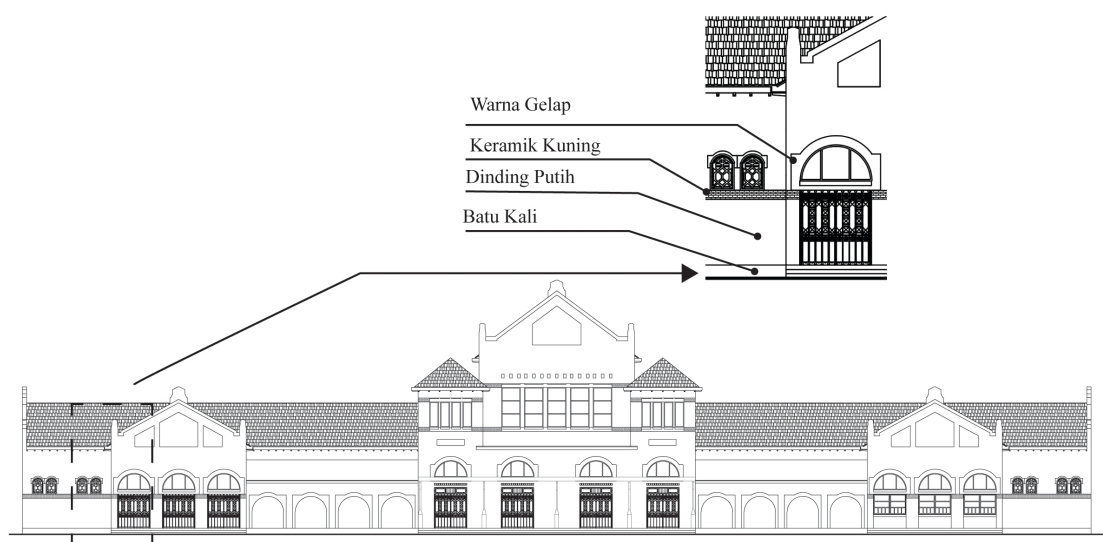
Stasiun Cirebon memiliki ornamen khas pada atap. *Gavel* ini dapat ditemukan pada tampak depan dan tampak samping bangunan stasiun. Bentuknya mengikuti bentuk atap tetapi memiliki tambahan ornamen seperti memakai mahkota. Selain itu terdapat sisi luar *bovenlicht* yang di-extrude kedalam. Ornamen ini juga terhubung dengan mozaik keramik berwarna kuning linear yang menghubungkan seluruh bukaan stasiun.



Gambar 4.54 Bovenlicht Stasiun Cirebon  
(Sumber: Pribadi)



*Gambar 4.55 Gavel Stasiun Cirebon*  
(Sumber: Pribadi)



*Gambar 4.56 Material Dinding Stasiun Cirebon*  
(Sumber: Pribadi)



### 3. Aspek Makna

Stasiun Tawang memiliki ornamen yang kaya. Ornamen tersebut menjadi daya tarik sendiri untuk Stasiun Tawang. Dengan menggunakan warna merah pada busur bukaan lalu mozaik keramik dua warna, hingga *balustrade* pada puncak pintu gebang Sementara Stasiun Cirebon memiliki ornamen tidak sebanyak Stasiun Tawang dan cenderung sederhana tetapi memiliki khasnya sendiri yaitu *gavel* pada atap. Kedua bangunan memiliki ornamen yang tersusun horizontal mengikuti bentuk horizontal memanjang bangunan sehingga terlihat seperti menunjukkan pergerakan.

#### 4.2.4. Komparasi Struktur Atap Peron

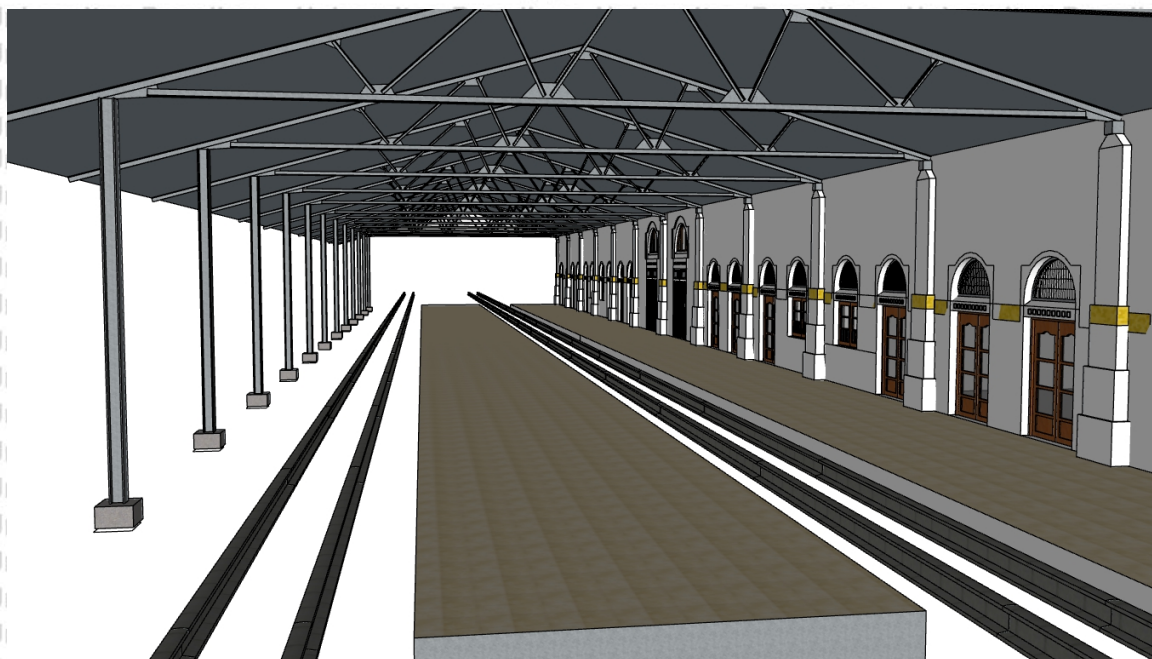
##### 1. Aspek Fungsi

Kedua stasiun memiliki peron yang berfungsi untuk menampung aktivitas naik turun kereta api dari bangunan stasiun. Dari aktivitas tersebut dapat dihindari sinar matahari langsung ketika mengantri masuk ke gerbong kereta. Pada umumnya stasiun kereta api memakai struktur atap lebar untuk menampung aktivitas tersebut.



Gambar 4.57 Atap Peron Stasiun Tawang

(Sumber: Pribadi)

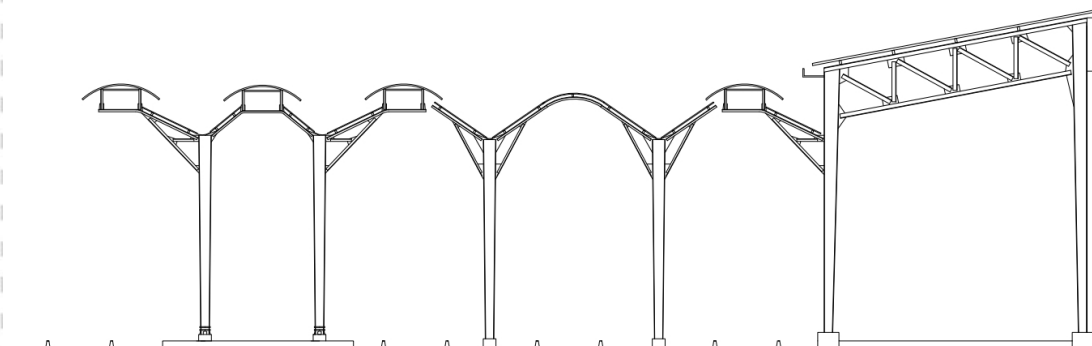


Gambar 4.58 Atap Peron Stasiun Cirebon

(Sumber: Pribadi)

## 2. Aspek Bentuk

Stasiun Tawang memiliki bentuk atap peron yang lebih sederhana dibandingkan massa atap sayapnya. Atapnya tidak menyelubungi semua peronnya sekaligus melainkan berdiri pada peron masing-masing. Atapnya menggunakan rangka atap gunting yang dipuncaknya ditambahkan atap yang diberikan puncak lengkung. Kolomnya merupakan *cast-iron* yang berdiri diatas pondasi beton.

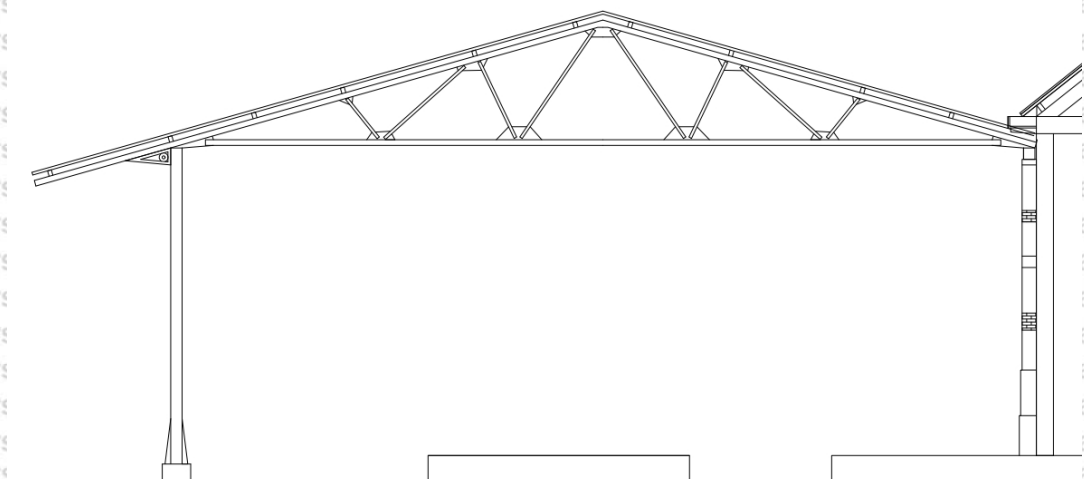


Gambar 4.59 Struktur Atap Peron Stasiun Tawang

(Sumber: Pribadi)



Stasiun Cirebon memiliki atap peron sederhana berstruktur *belgian truss*. Struktur ini setengah bertompang pada kolom di dinding stasiun sisanya berdiri dengan kolom yang diperkuat oleh baut. Atap peron Stasiun Cirebon menutupi seluruh peron.



Gambar 4.60 Struktur Atap Peron Stasiun Cirebon

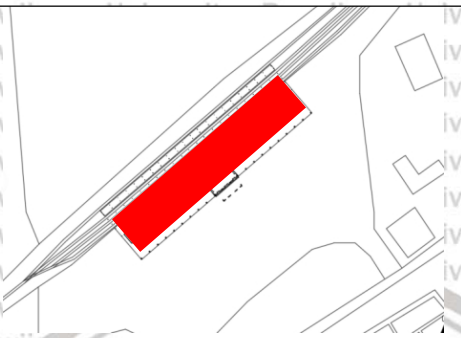

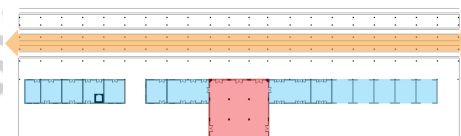
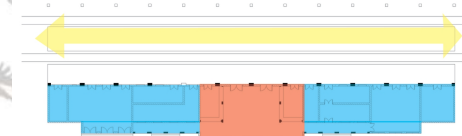
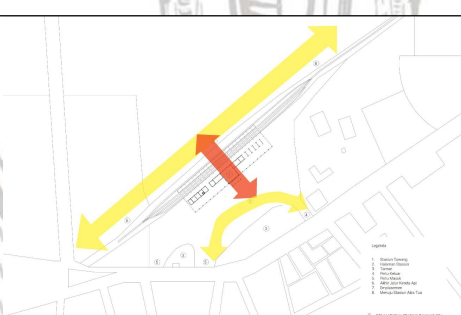
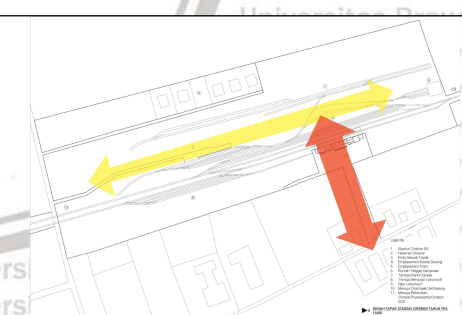
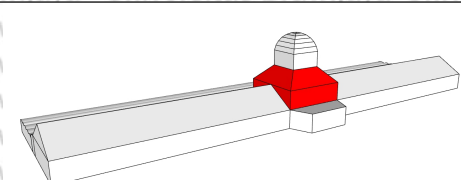
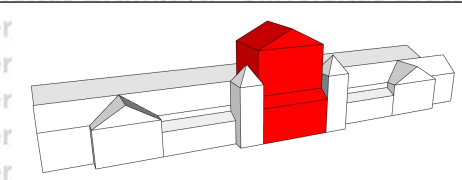
(Sumber: Pribadi)

### 3. Aspek Makna










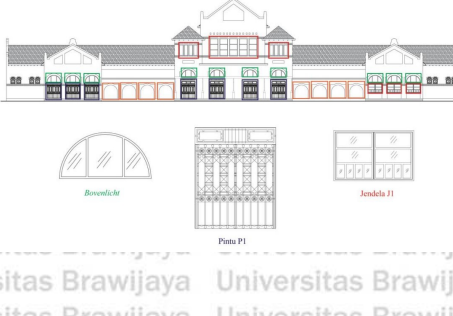
Bentuk atap peron Stasiun Tawang kontras dengan bentuk bangunannya yang tegas. Atap peron ini juga duduk lebih rendah dari atap bangunan stasiun itu sendiri. Dengan banyaknya tiang-tiang atap peron stasiun Tawang terlihat lebih sempit terutama ketika kereta api lewat berbanding terbalik dengan ruang didalam bangunannya. Sementara struktur atap peron Stasiun Cirebon berbentuk seperti atap peron pada umumnya yang memberikan kesan luas dengan struktur atapnya yang lebar berbanding terbalik dengan ruang didalam bangunannya yang sempit.

## 4.5 Sintesis

Tabel 4.1 Sintesis

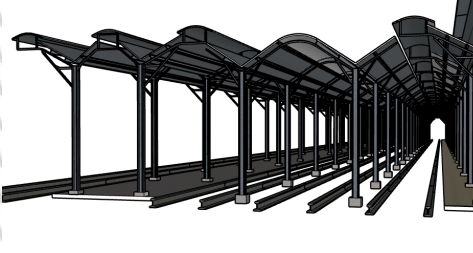
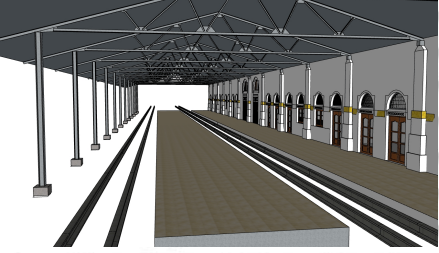
Variabel	Stasiun Tawang	Stasiun Cirebon
Komparasi Tata Ruang		
Tata Massa		
Keterangan	Massa Stasiun Tawang berada di tengah tapak stasiun dan dekat pusat kota mempermudah mobilitas	Massa Stasiun Cirebon berada di ujung boulevard dan lebih privat juga jauh dari pusat kota
Konfigurasi		
Keterangan	Linear dengan rel kereta api tetapi tetap memiliki vestibule berukuran lebih masif dari ruangan lainnya	
Sirkulasi		
Keterangan	Vestibule sebagai pusat sirkulasi stasiun	
Komparasi Bentuk Massa		
Bentuk Massa		



Variabel	Stasiun Tawang	Stasiun Cirebon
Keterangan	Vestibule memiliki massa dengan ukuran vertikal yang lebih masif	
Siluet		
Keterangan	Siluet memuncak pada bagian vestibule	
Kesebandingan		
Keterangan	1:6	1:4
Komparasi Permukaan Massa		
Bukaan (Room Street)		
	Keberadaan room street pada Stasiun Tawang	
Bukaan (Jenis bukaan)		
Keterangan	 Jenis bukaan pada permukaan dinding bangunan memiliki kesamaan jenis	
Bukaan (bentuk bukaan)		

Variabel	Stasiun Tawang	Stasiun Cirebon
Keterangan	Stasiun Tawang memiliki lebih banyak jenis bukaan karena kedua sisi sayap tidak memiliki bukaan yang sama sehingga tidak simetris.	Stasiun Cirebon lebih simetris dalam peletakan bentuk bukaan.
Pintu Gerbang		
Keterangan	Pintu gerbang Stasiun Tawang merupakan trapesium sama kaki yang ditambahkan pada vestibule.	Pintu gerbang Stasiun Cirebon merupakan dua menara yang mengapit masa vestibule.
Ornamen		
Keterangan	Ornamen Stasiun Tawang memiliki banyak jenis dan setiap bukaan yang berbeda memiliki bukaan yang berbeda pula. Kedua sisi permukaan massa sayap tidak memiliki ornamen dengan jenis yang sama.	Ornamen Stasiun Cirebon memiliki jenis yang lebih sedikit dan memiliki kesimetrisan dalam peletakkannya.
Material		
Keterangan	Material dinding tersusun linear horizontal mengikuti arah horizontal massa.	
Komparasi Struktur Atap Peron		



Variabel	Stasiun Tawang	Stasiun Cirebon
Atap Peron		
Keterangan	Atap peron Stasiun Tawang lebih sempit dibandingkan dengan ruang pada bangunan stasiun.	Atap peron Stasiun Cirebon lebih lenggang dan luas dibandingkan dengan ruang pada bangunan stasiun.



## BAB V PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi dan mengkomparasikan stasiun milik NIS dan stasiun milik SS hingga ditemukan karakteristik bangunan milik perusahaan masing-masing. Hasil identifikasi menunjukkan hasil penelitian masih cukup sempit untuk benar-benar mendapatkan hasil yang sempurna mengenai karakteristik morfologi stasiun milik suatu perusahaan tetapi tetap memungkinkan memberikan hasil yang relevan untuk dikembangkan pada penelitian selanjutnya. Stasiun Tawang dan Stasiun Cirebon merupakan objek yang cukup relevan sebagai perwakilan perusahaan NIS dan SS karena jika memakai stasiun yang cukup berbeda karakteristik perusahaan tidak dapat terlihat hanya perbedaan stasiun yang terlihat.

Hasil sintesis dari analisis komparasi yang dilakukan pada Stasiun Tawang dan Stasiun Cirebon menunjukkan bentuk kedua stasiun tidak jauh berbeda. Hal ini memberikan penilaian bahwa arsitektur stasiun Belanda di Indonesia memiliki petunjuk yang sama dan dapat dilihat jejaknya hingga Eropa tempat lahirnya stasiun kereta api. Lalu gaya yang dibawa oleh kedua stasiun juga merupakan gaya yang cukup populer pada masanya yaitu arsitektur Indis.

Hal utama yang memberikan karakteristik berbeda pada kedua stasiun adalah pintu gerbang. Stasiun Tawang memiliki pintu gerbang yang tidak masif dengan sisi serong dari trapesiumnya dapat terlihat dari sikuen kedatangan tapak. Stasiun Cirebon memiliki pintu gerbang masif dengan dua menaranya. Dapat terlihat langsung dari sikuen kedatangan tapak. Kedua bangunan menyesuaikan dengan arah datangnya pengunjung. Lalu perbedaan lainnya pada atap peron. Struktur atap peron Stasiun Tawang tidak lebar seperti struktur atap peron Stasiun Cirebon. Lalu Stasiun Cirebon konsisten dalam bentuk simetris pada seluruh fasadnya dibandingkan Stasiun Tawang. Pada perbedaan terakhir adalah keberadaan *room street* pada Stasiun Tawang yang tidak ada pada Stasiun Cirebon.



Karakteristik yang berbeda ini masih belum cukup untuk menunjukkan karakteristik arsitektur perusahaan. Diperlukan penambahan objek lainnya sehingga dapat diambil kesimpulan yang lebih kuat. Tapi untuk sementara dapat disimpulkan *room street* merupakan karakteristik dari bangunan milik NIS lalu konsistensi dalam kesimetrisan dapat dilihat sebagai karakteristik SS. Kesimpulan ini dapat berubah ketika ditambahkan objek stasiun yang lain dalam komparasi.

## 5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini, karakteristik yang didapat masih cukup sempit sehingga peneliti menyarankan pada peneliti selanjutnya untuk mengkomparasikan bangunan stasiun yang lain untuk mendapatkan karakteristik yang lebih maksimal.



## DAFTAR PUSTAKA

- Attoe, Wayne. 1978. *Architecture and Critical Imagination*. Surrey: John Wiley & Sons
- Beyen, K.H. 1928. *Spoor-en Tramwegwetgeving in Nederlandsch-Indie*. Tubinge: Paul Siebeck
- Brolin, Brent C. 1980. *Architecture in Context*. New York: Van Nostrand Reinhold
- Bukhari, Syed Aftab Hassan. 2011. *What Is Comparative Study?*. SSRN: <https://ssrn.com/abstract=1962328>
- Ching, Francis DK. 2017. *Architecture: Form, Space, & Order*. New Jersey: John Wiley & Sons.
- Clark, Roger H, dan Michael Pause. 1985. *Precedent in Architecture*. Ontario: Van Nostrand Reinhold
- Esser, Frank dan Rens Vliegthart. 2017. *Comparative Research Methods*. DOI: 10.1002/9781118901731.iercm0035
- Jong, Michiel van Ballegoijen de . 1997. *Spoorwegstations Op Java*. Amsterdam: The Bataafsche Leeuw
- Krier, Rob. 1988, *Architecture Composition*. London: Academy Edition
- Meeks, Carroll L.V. 1956. *The Railroad Station*. New Haven: Yale Press University
- Nas, Peter J.M. 2007. *Masa Lalu Dalam Masa Kini: Arsitekur di Indonesia*. Jakarta: Gramedia
- Pevsner, Nikolaus. 1979. *A History Of Building Types*. New Jersey: Princeton Academic Press
- RAAP, Olivier Johannes. 2017. *Sepoer Oeap di Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia



- Reitsma, S.A. 1925. *Boekoe Peringetan dari Staatsspoor en Tramwegen di Hindia Belanda 1875 - 1925*. Weltevreden: Topografische Inrichting
- Reitsma, S.A. 1928. *Korte Gechiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor-en Tramwegen*. Weltevreden: G.Kolff
- Reitsma, S.A. 1920. *Indische Spoorweg-politiek Deel VII*. Weltevreden: Albrecht & Co
- Verslag van den raad van beheer der Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij*
- Verslag der Staatsspoorwegen in Nederlandsch Indie*
- Anindittiya, Nasya Nabilla dan Bachtiar Fauzy. 2017. Pengaruh Fungsi dan Hierarki Ruang Terhadap Bentuk Arsitektur bangunan Utama Stasiun Kejaksan Cirebon. *Jurnal RISA (Riset Arsitektur)*, 1(2), 229-248
- Martinus, Andreas dan Rahadian Prajudi Herwindo. 2018. Studi Komparasi Tipe-Morfologi Arsitektur Candi Borobudur-Prambanan Terhadap Angkor Wat Kajian Pada Tata Massa, Denah, Sosok, Dan Ornamen. *Jurnal RISA (Riset Arsitektur)*. 2(4). 335-357
- Nadya, Janne dan Ikaputra. 2020. Karakter Wujud Bangunan Arsitektur Stasiun Kereta Api Lama (*Heritage*) Di Jalur Cibatucikajang. *MODUL*, 20(2).
- Prianto, Eddy dan Sigit Ashar Setyoaji. 2015. Respon Iklim Tropis Lemab Pada Bangunan Cagar Budaya (Aplikasi Kritik Arsitektur Normatif Pada Stasiun Poncol Semarang). *Jurnal PPKM*, III, 177-189
- Purwantoro, Edi. 2008. Kajian Arsitektural Stasiun NIS. *Enclosure: Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Pemukiman*. 7(2)
- Salura, Purnama dan Bachtiar Fauzy. 2012. The Ever-rotating Aspects of Function-Form-Meaning in Architecture. *Journal of Basic and Applied Scientific Research*.
- Santoso, Joko Triwinarto. 1997. Morfologi Arsitektural Stasiun Kereta Api Tawang, Semarang. *Jurnal Teknik Universitas Brawijaya*. III. 93. ISSN 0854-2139
- Santoso, Beni Adi dan Bachtiar Fauzy. 2017. Pengaruh, Fungsi, Bentuk, Dan Struktur Terhadap Hierarki Ruang Pada Stasiun Semarang Tawang Di Semarang. *Jurnal RISA (Riset Arsitektur)*, 5(3), 267-285



## LAMPIRAN

### Lampiran 1. Gambar Foto Stasiun Tawang Tahun 1914 dari KITLV



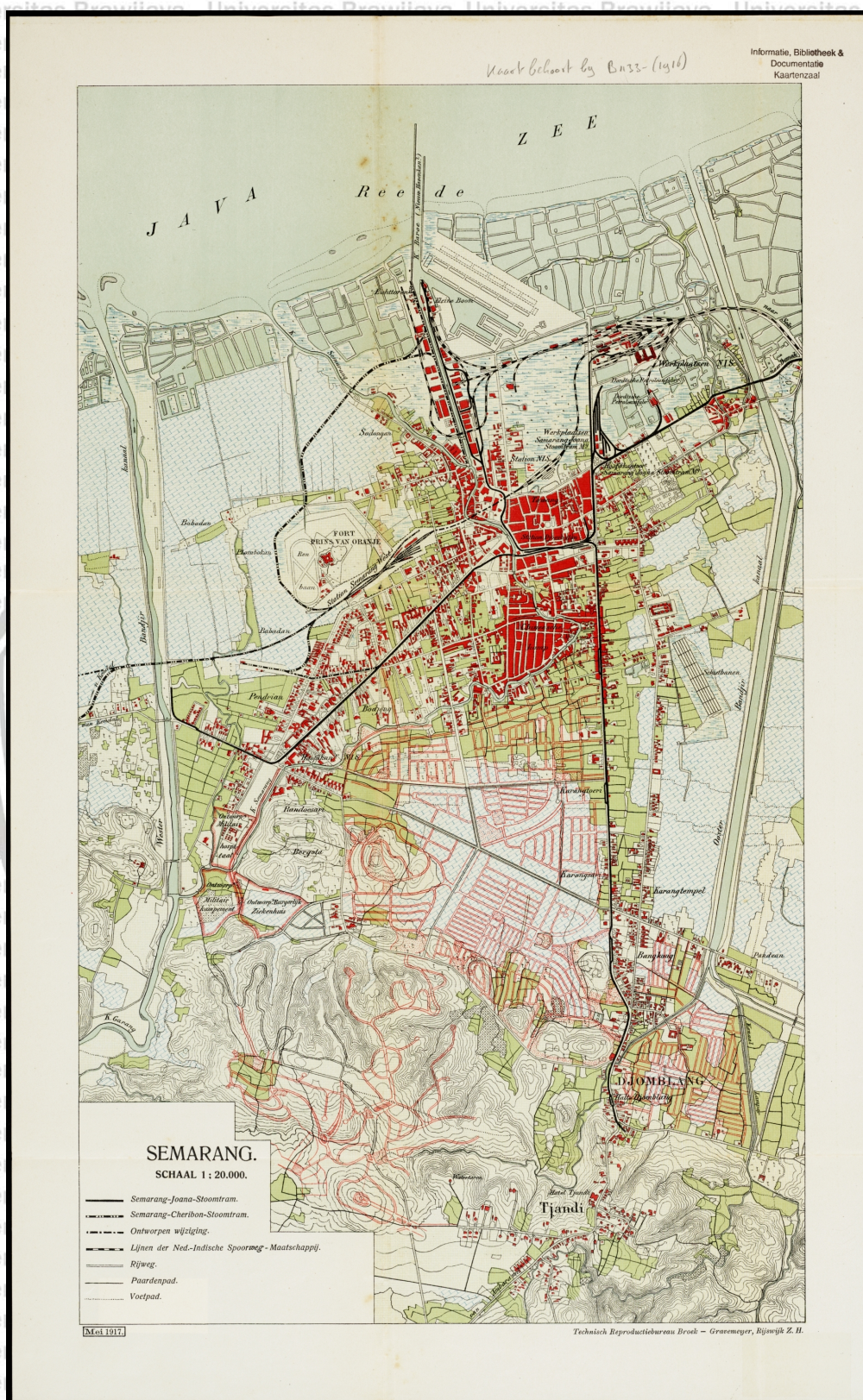


Lampiran 2. Gambar Foto Stasiun Cirebon Tahun 1912 dari KITLV





# Lampiran 3. Peta Kota Semarang Tahun 1914





# Lampiran 4. Peta Kota Cirebon Tahun 1921

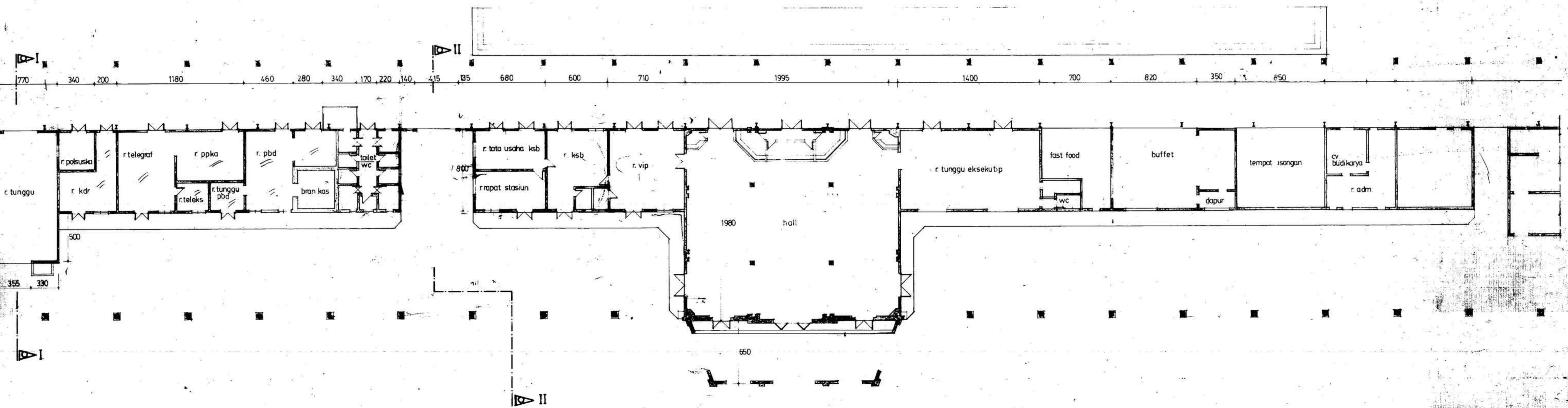




Lampiran 5. Gambar Kerja Renovasi Stasiun Tawang oleh PT. KAI 1999







• DENAH PERLETAKAN SETASIUN SEMARANG  
1:200

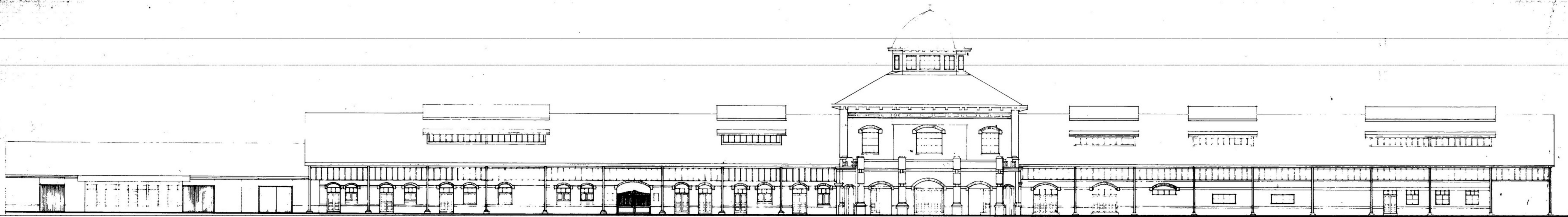
MENGETAHUI/SETUJU :  
DIRUP  
ADI WICAKSONO  
NIP.

MENGETAHUI/SETUJU :  
DIRUTKA  
ANWAR SUPRIJADI  
NIP.

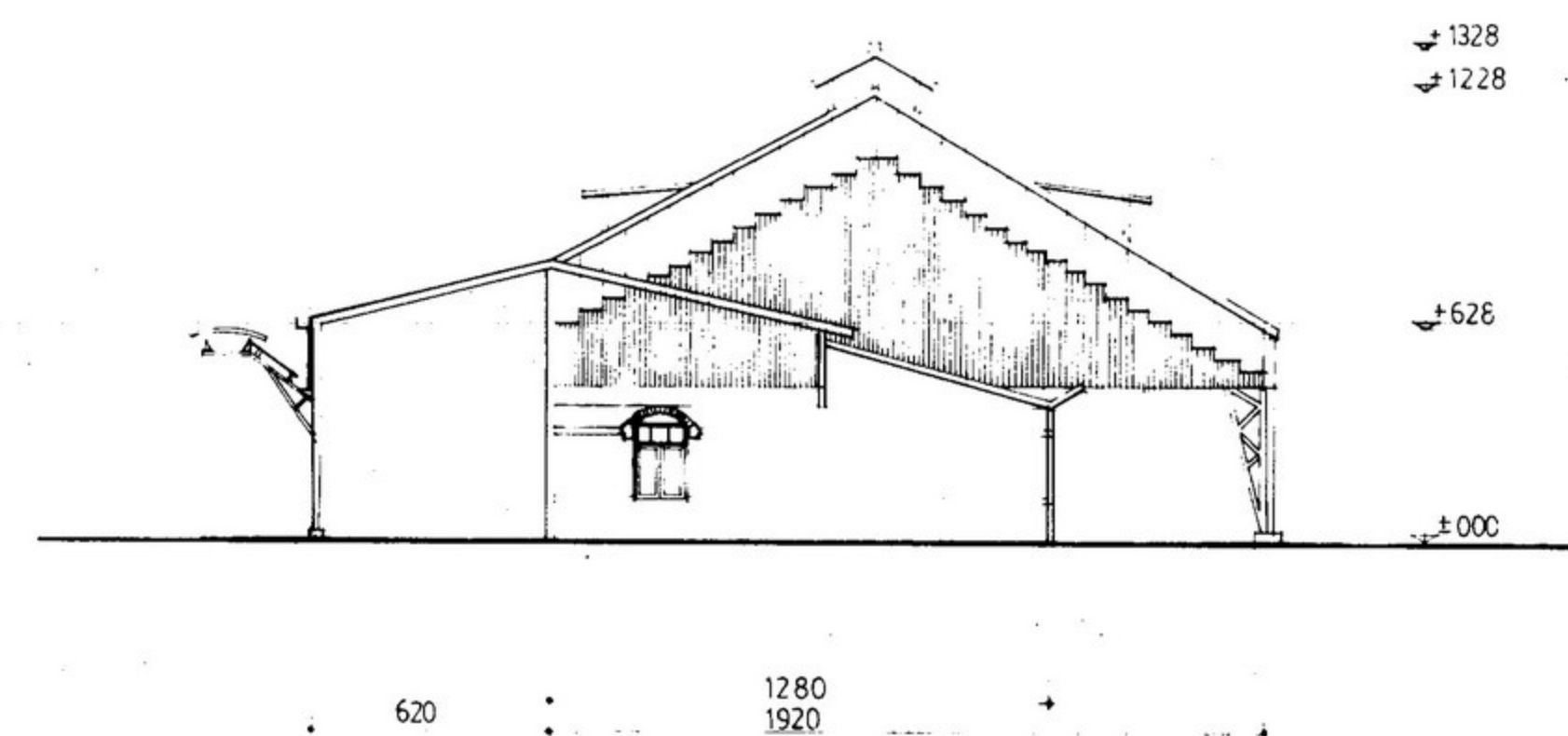
perubahan menurut gambar revisi :	ukuran kerangka	mengetahui/ setuju :
dari tgl no		IR SOEMARNO SAPUTRO
		mengetahui/ setuju :
		KD
		diperiksa :
		PYMT DKE
		direncana
skala 1:200	di gambar nunung s.	IR. SEPTA TR

• REHAB GEDUNG SETASIUN SEMARANG DAOP IV SEMARANG	• PEDOMAN KEBERSIHAN
disahkan dengan surat kepala satpda	DIT. TEKNIK
DIKIRTA	50801 JALAN DAOP IV SEMARANG
1992	• DENAH PERLETAKAN SETASIUN SEMARANG

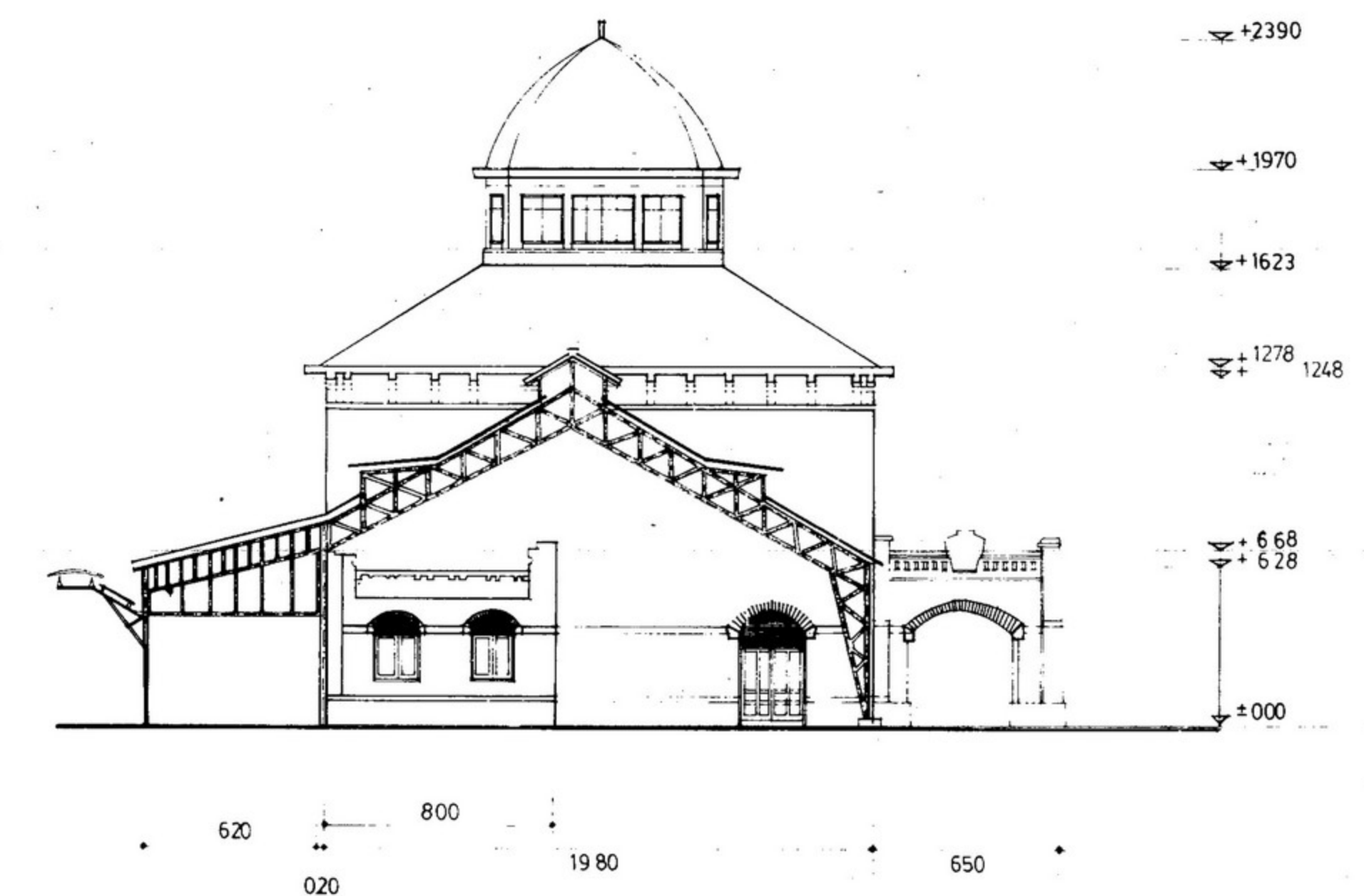




• TAMPAK DEPAN  
1:200



• TAMPAK POTONGAN I-I  
1:200



• TAMPAK POTONGAN II-II  
1:200

MENGETAHUI/SETUJU :  
DIRUP,  
ADI WICAKSONO

MENGETAHUI/SETUJU :  
DIRUTKA,  
ANWAR SUPRIJADI

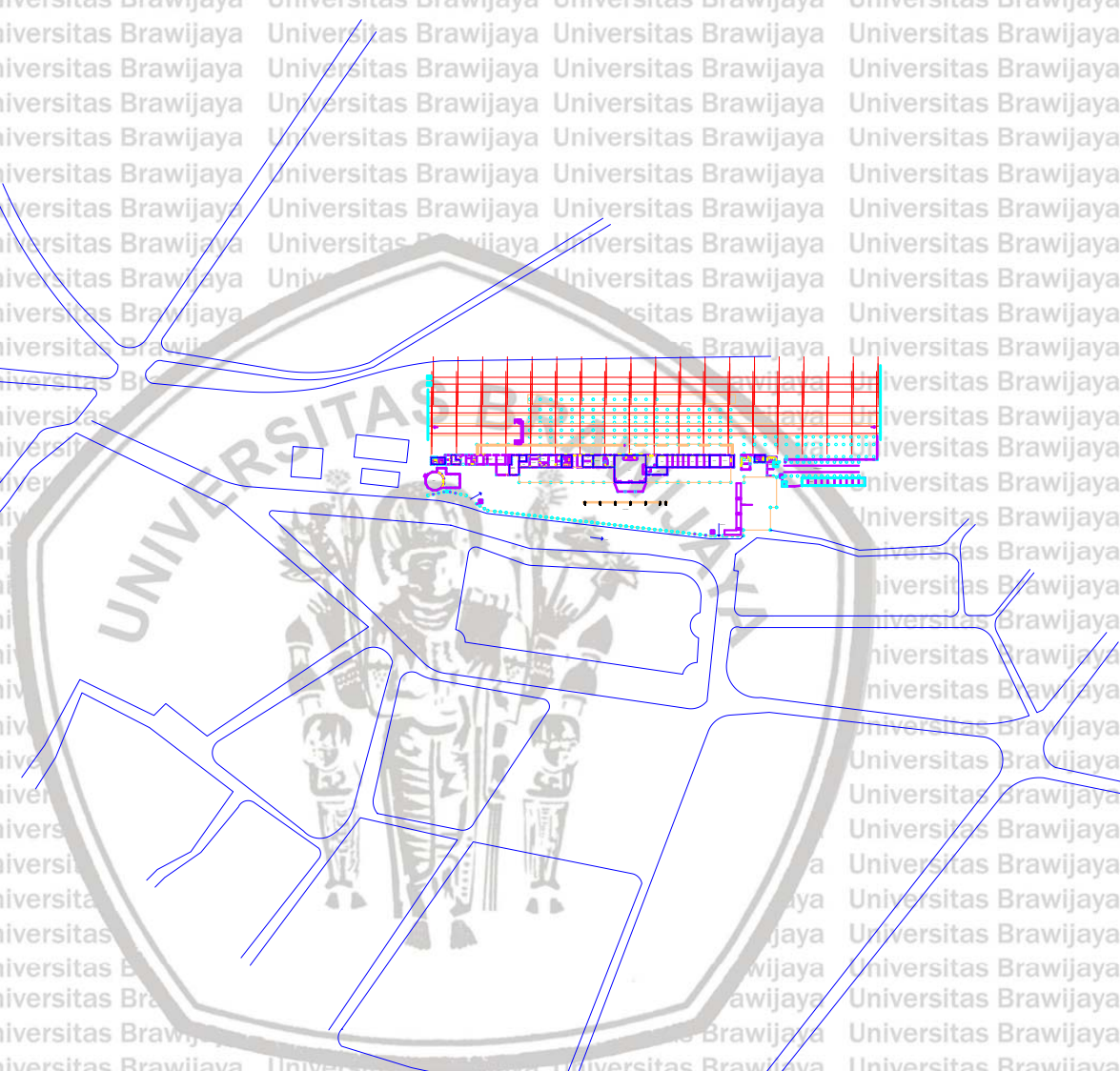
perubahan menurut gambar revisi	mengetahui/setuju :	• REHAB GEDUNG SETASIUN SEMARANG DAOP .IV SEMARANG	
dari tgl no	DIRTEK IR SOEMING BKO SAPUTRO	• PERUM KERETA API	
	mengetahui/setuju	DIT. TEKNIK	
	KD	SUB DIREKTORAT	
	dipeniksa	JALAN DAN BANGUNAN	
	PMT. DKT	sks	
	direncana		
skala	digambar		
	nunung s		
	IR. SEPTA TR.		





Lampiran 6. Gambar Denah Stasiun Tawang dari KIP



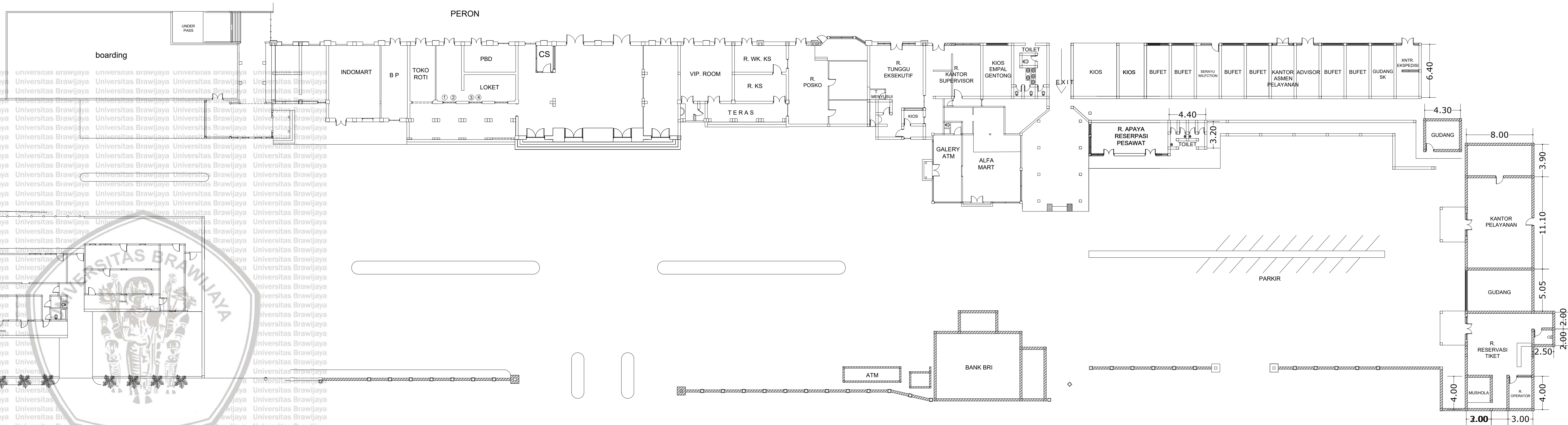
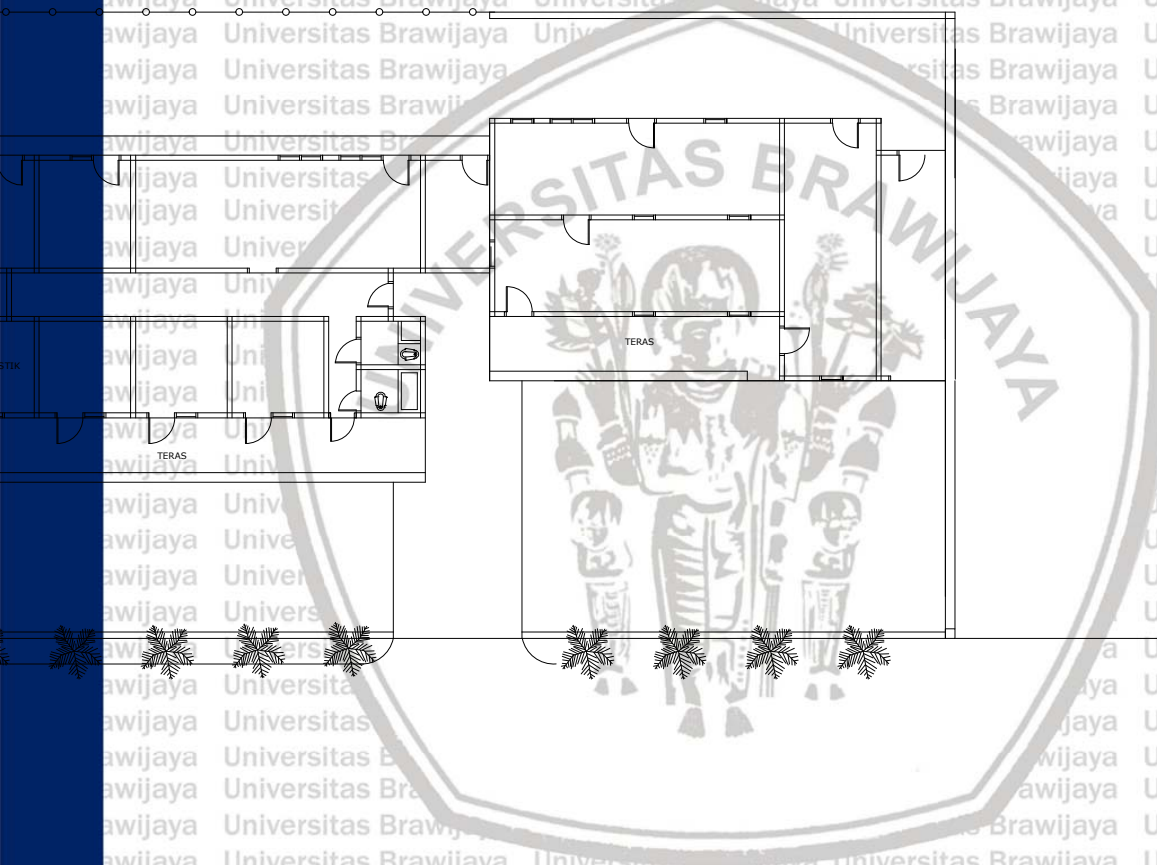




Lampiran 7. Gambar Denah Stasiun Cirebon dari KIP





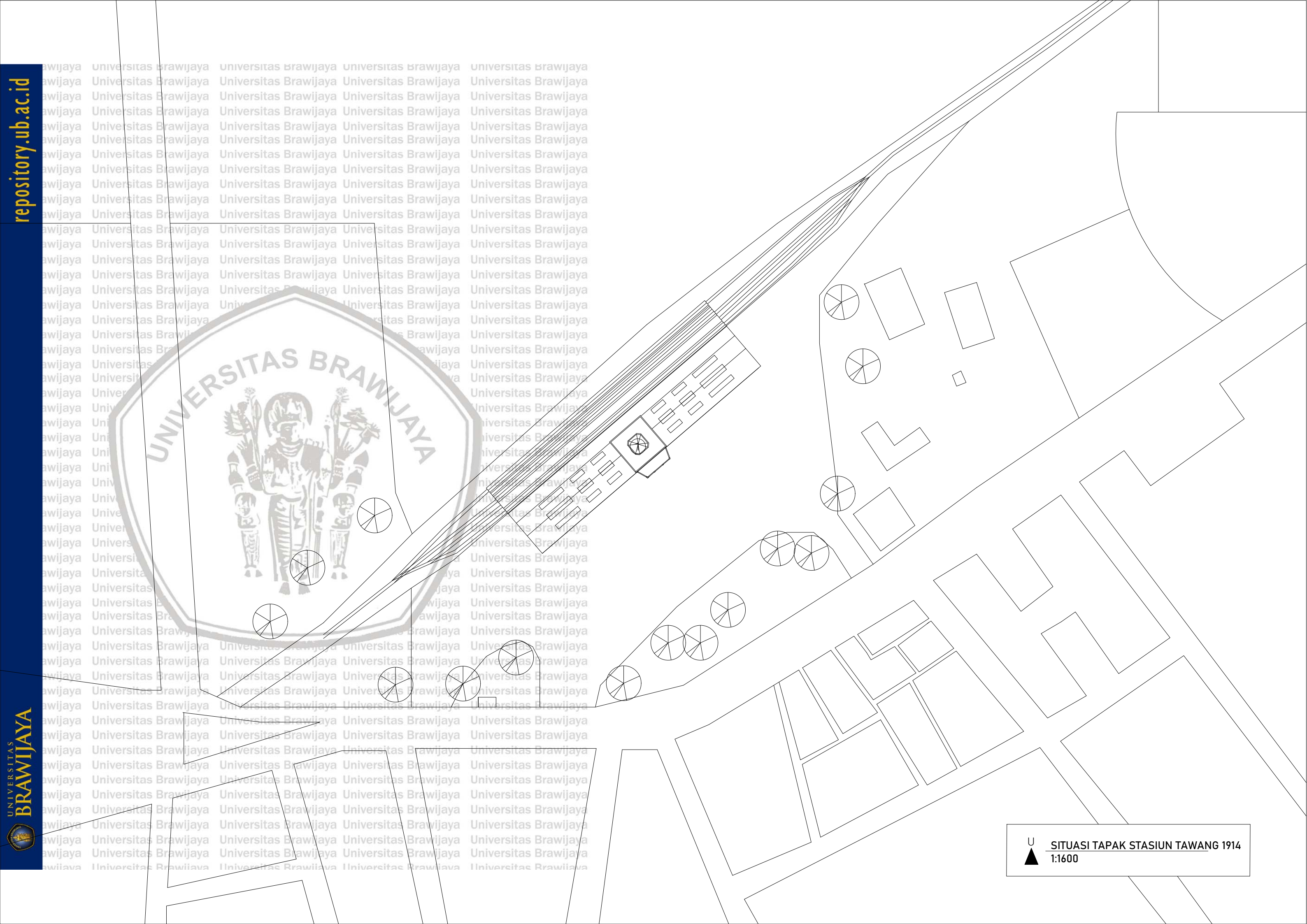


Denah Stasiun Cirebon Kejaksan 2012

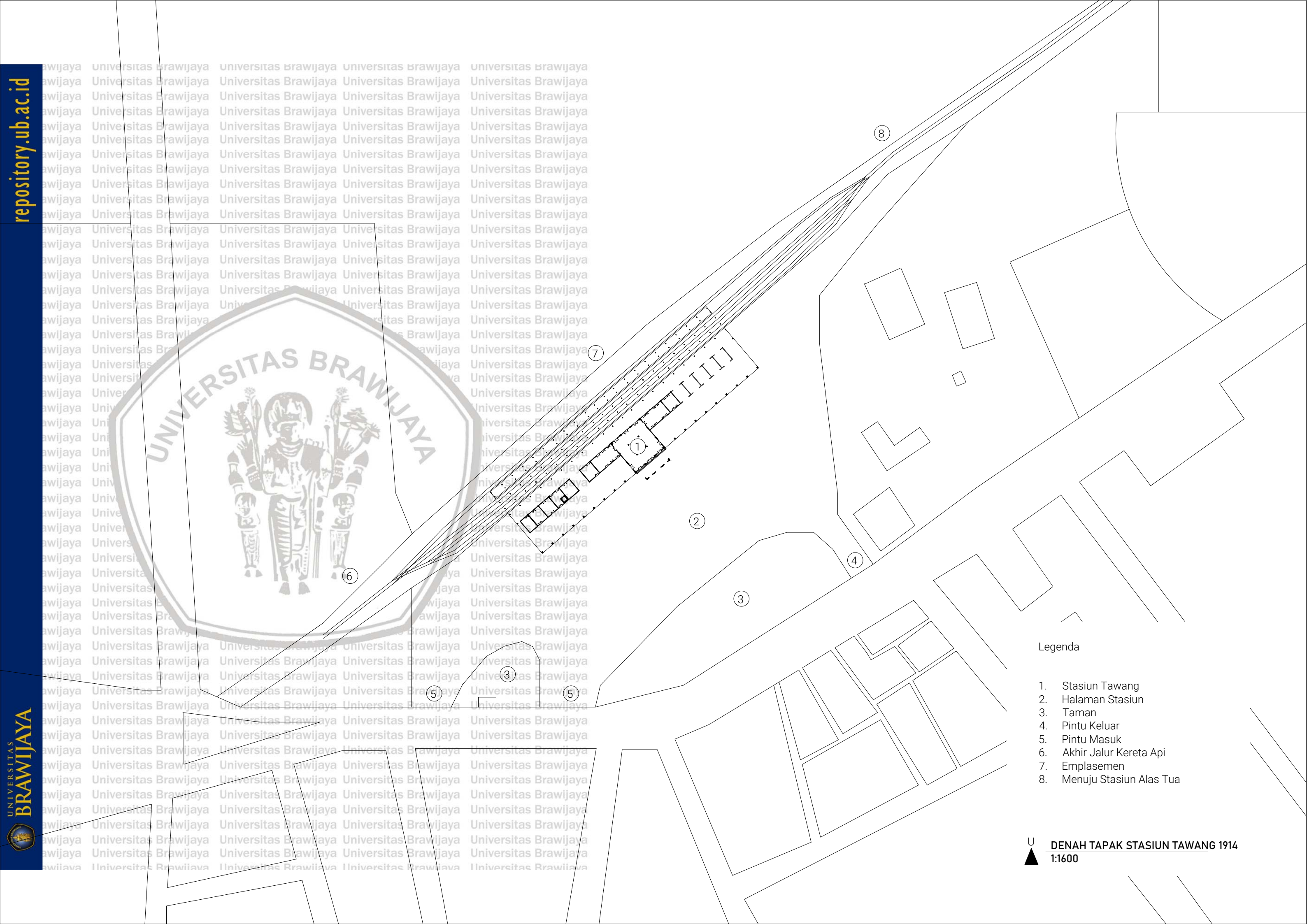


## Lampiran 8. Gambar Kerja Stasiun Tawang dan Stasiun Cirebon









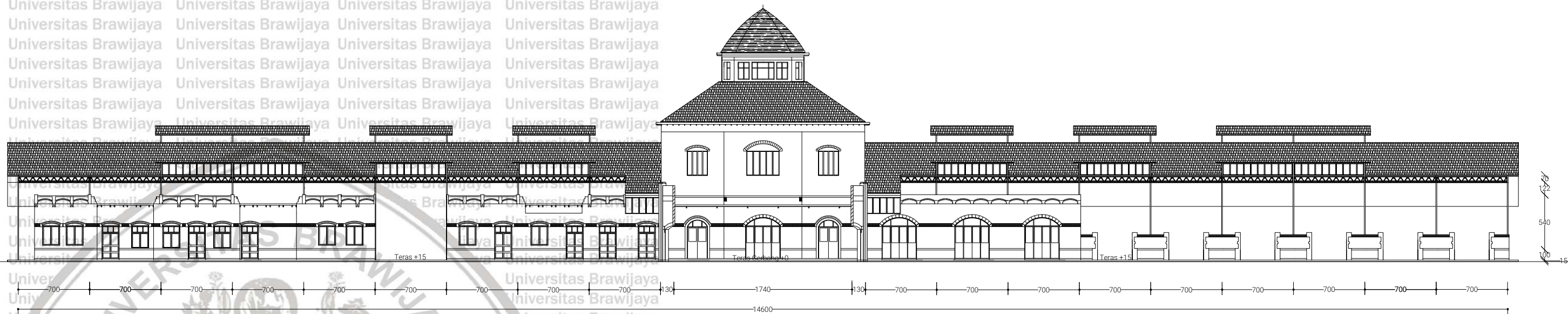
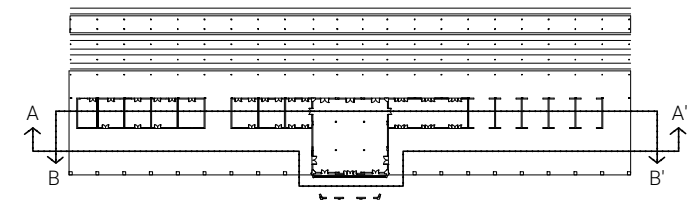
Legenda

- 1. Stasiun Tawang
- 2. Halaman Stasiun
- 3. Taman
- 4. Pintu Keluar
- 5. Pintu Masuk
- 6. Akhir Jalur Kereta Api
- 7. Emplasemen
- 8. Menuju Stasiun Alas Tua

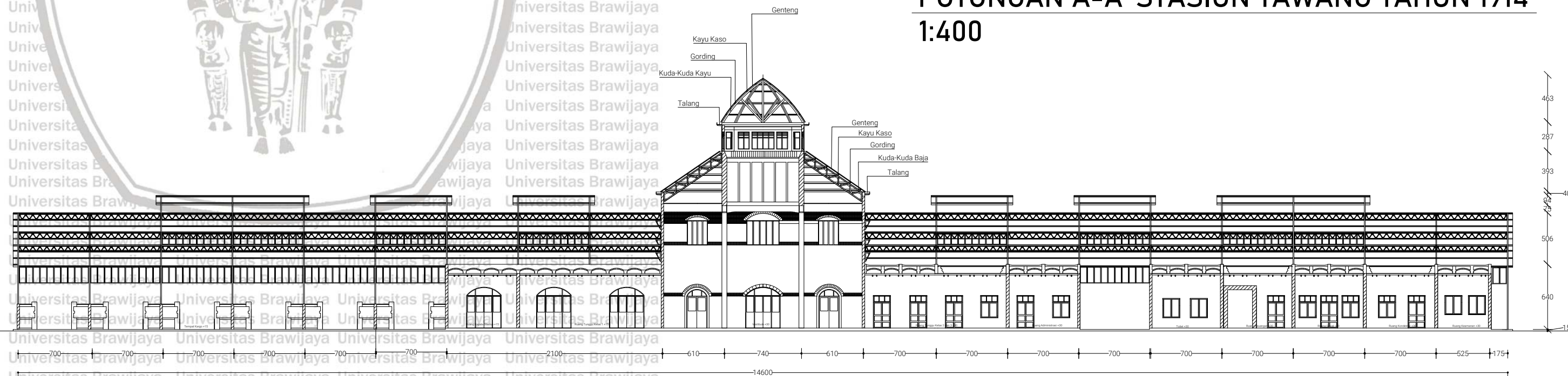






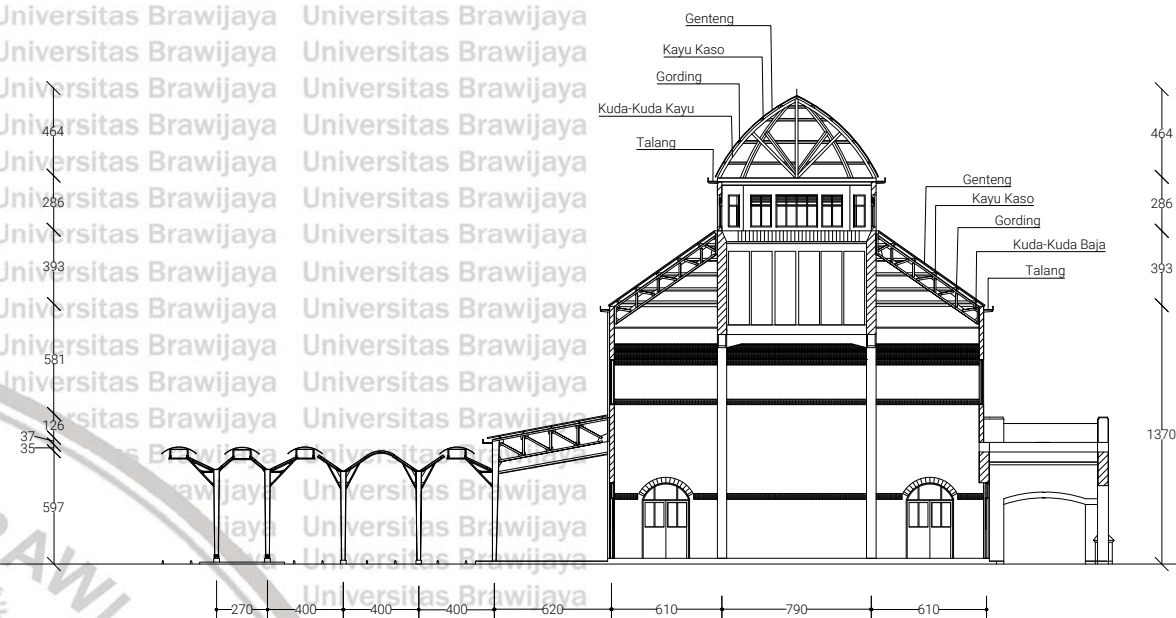
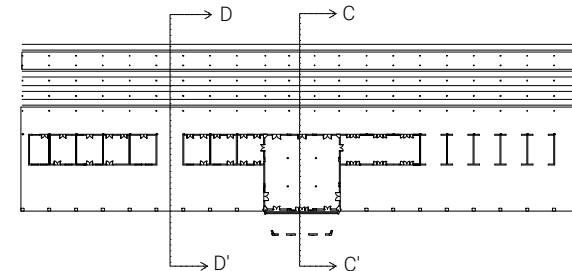


POTONGAN A-A' STASIUN TAWANG TAHUN 1914  
1:400

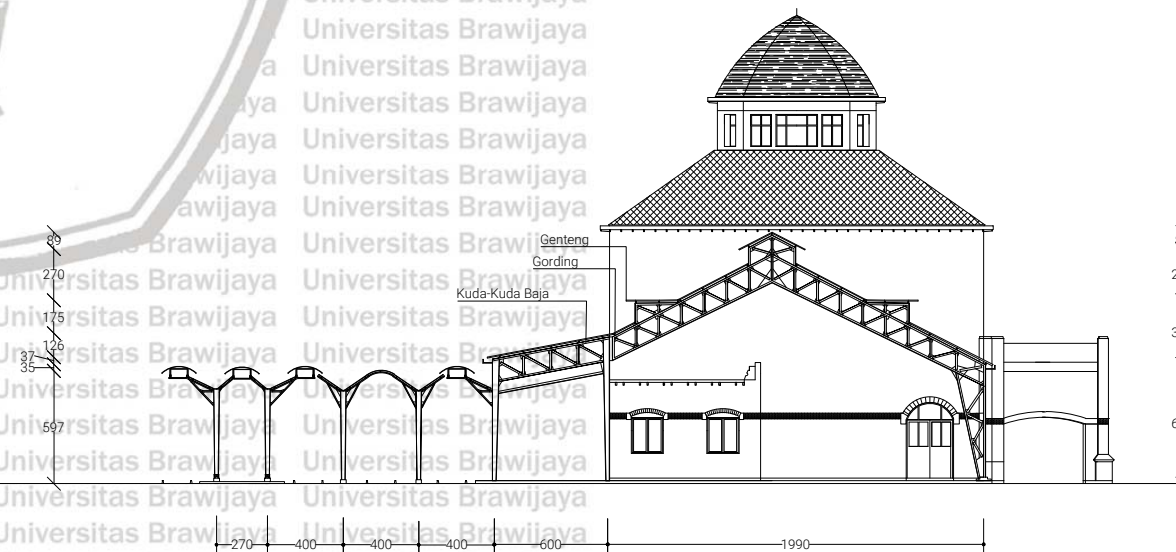


POTONGAN B-B' STASIUN TAWANG TAHUN 1914  
1:400



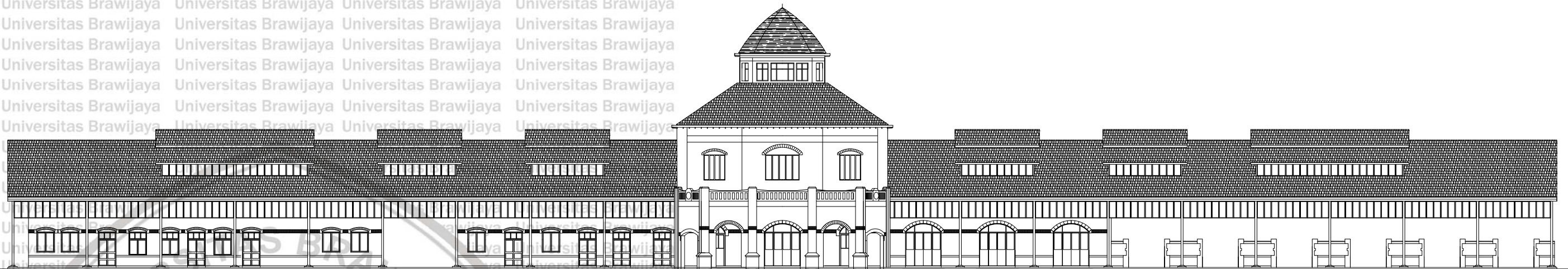


POTONGANC-C' STASIUN TAWANG TAHUN 1914  
1:400

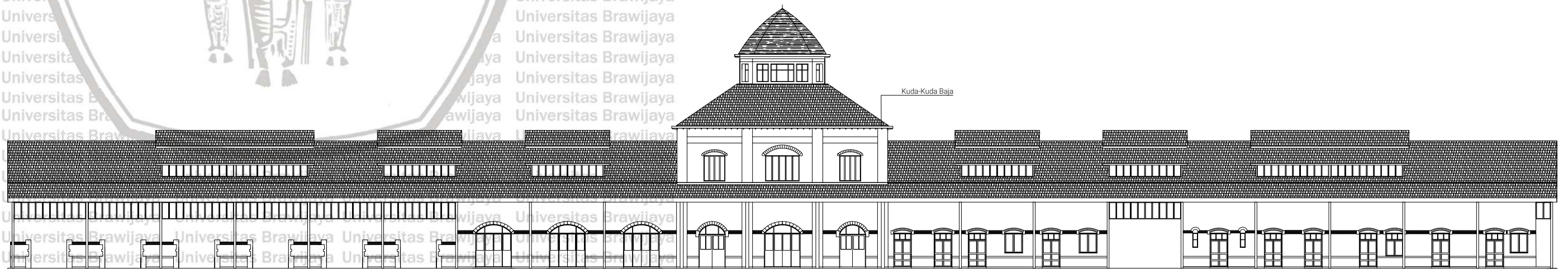


POTONGAN D-D' STASIUN TAWANG TAHUN 1914  
1:400



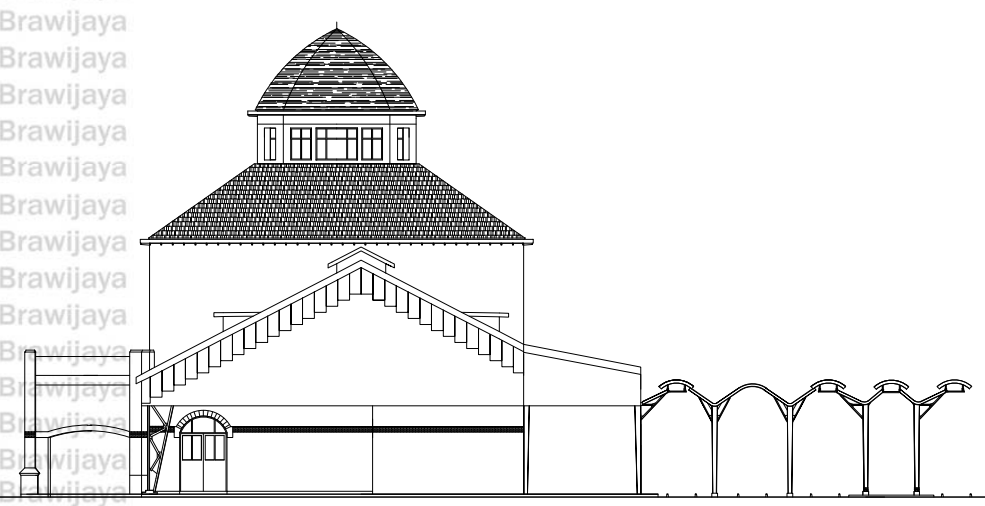


TAMPAK DEPAN STASIUN TAWANG TAHUN 1914  
1:400

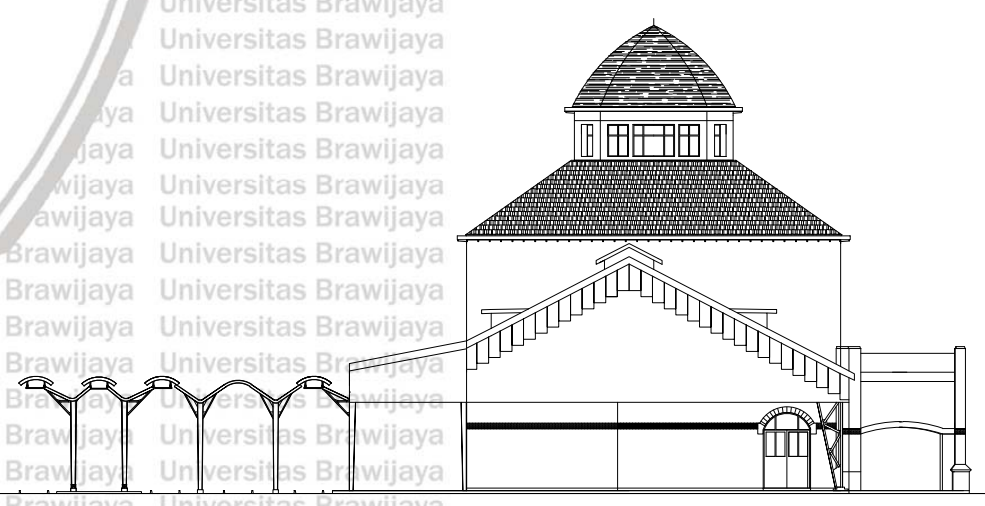


TAMPAK BELAKANG STASIUN TAWANG TAHUN 1914  
1:400



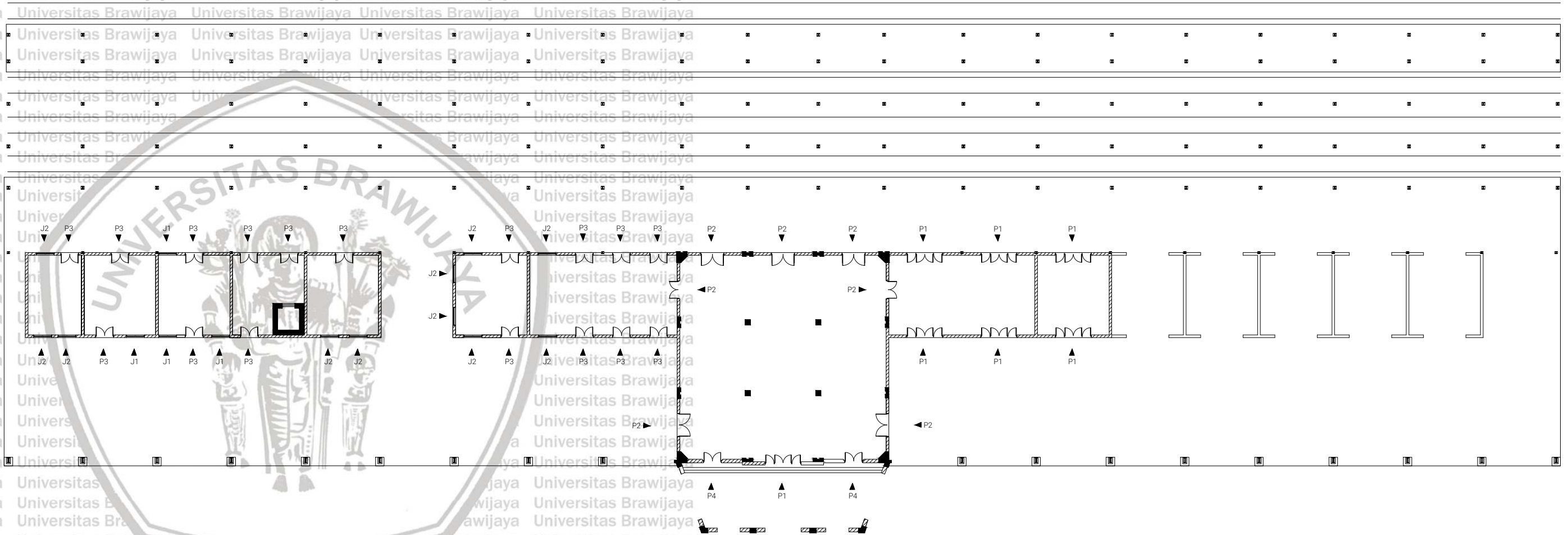


TAMPAK SAMPING STASIUN TAWANG TAHUN 1914  
1:400

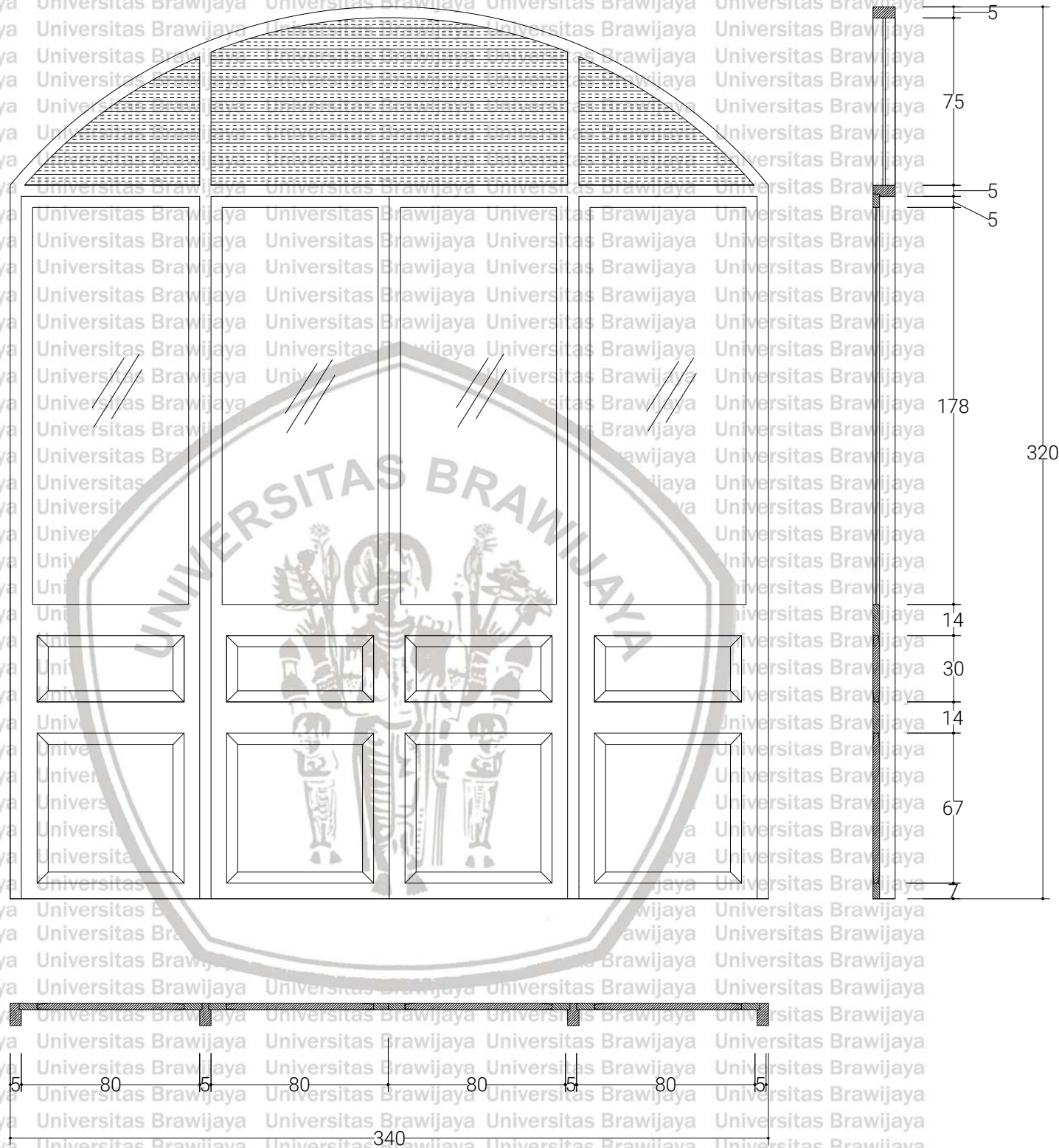


TAMPAK SAMPING STASIUN TAWANG TAHUN 1914  
1:400

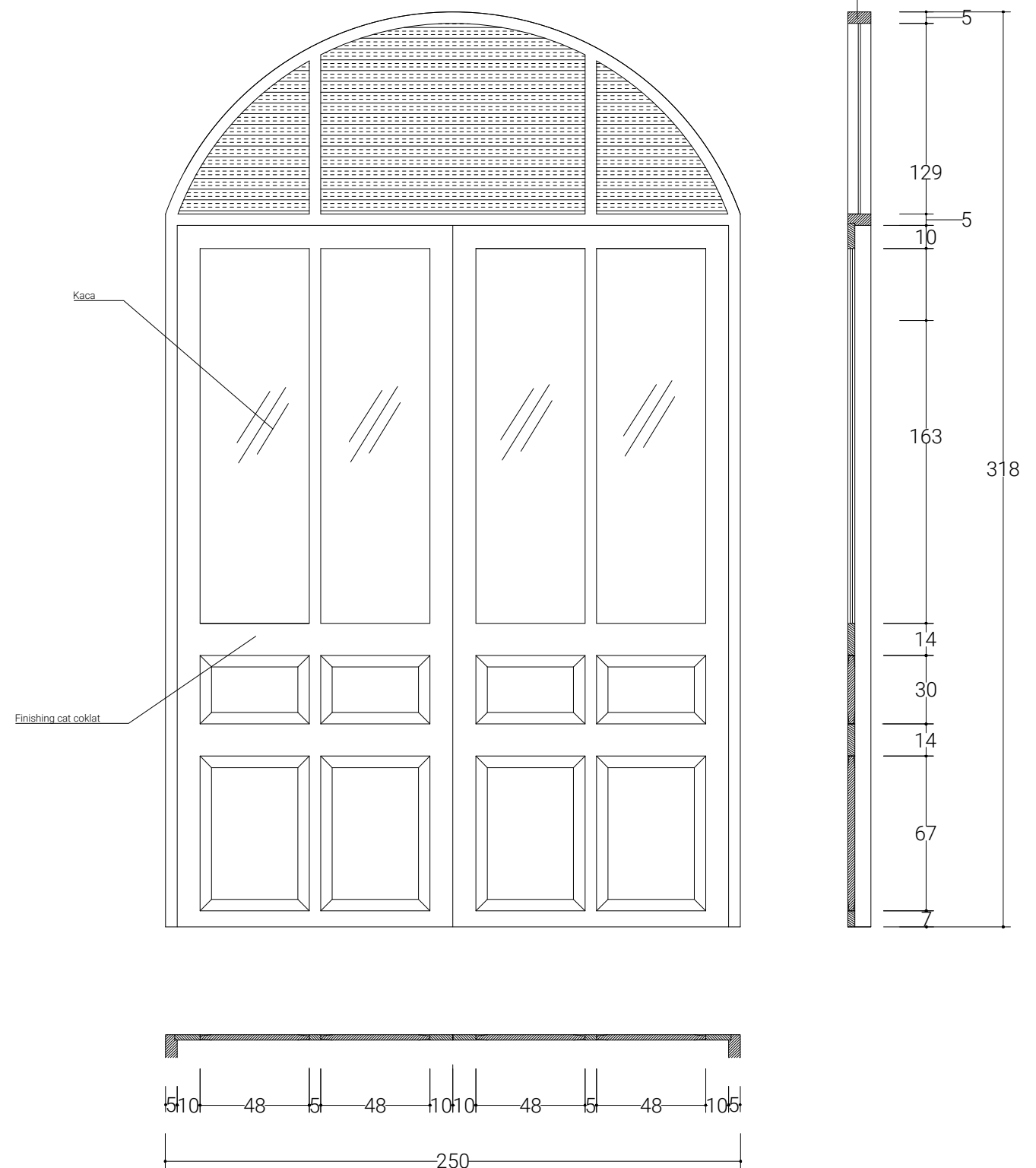




DENAH PINTU STASIUN TAWANG TAHUN 1914  
1:400

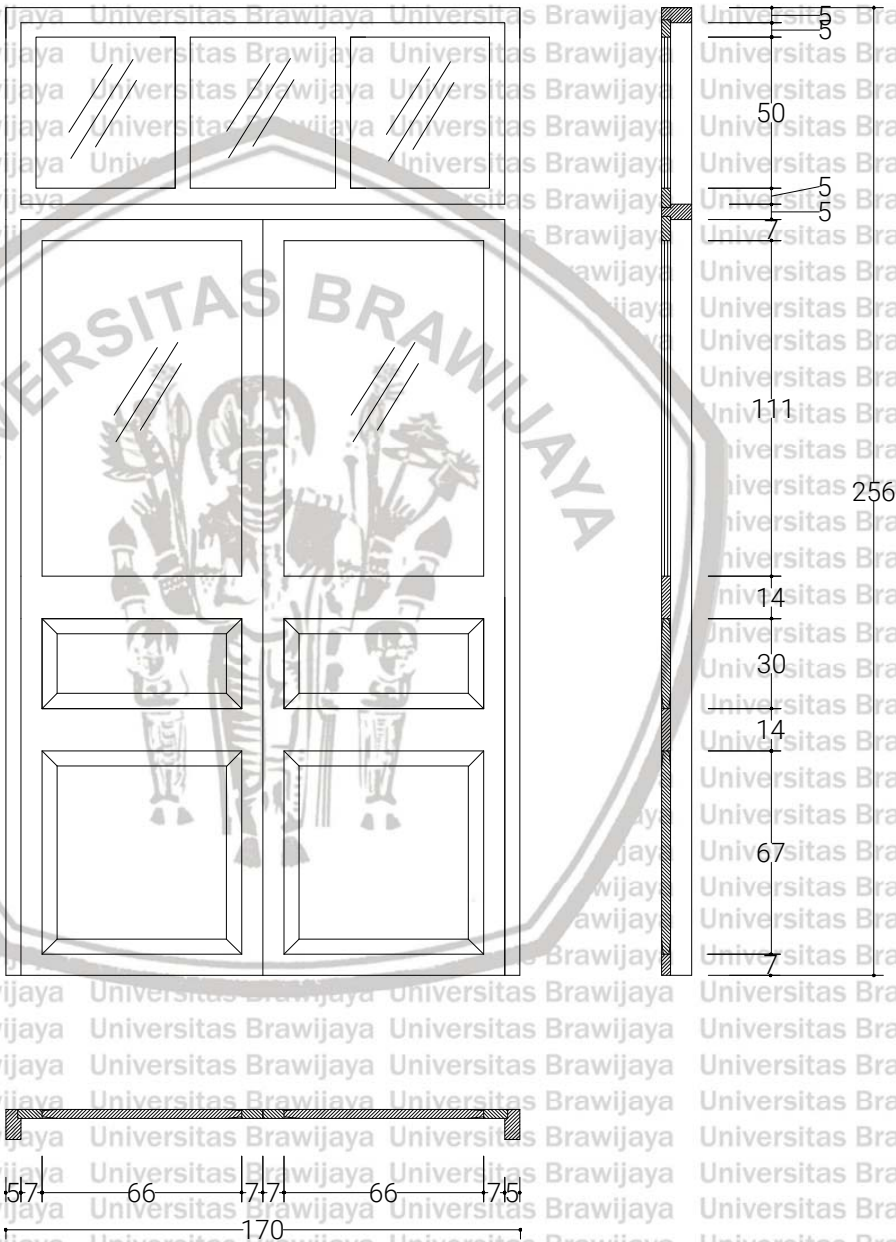


DETAIL PINTU P1 STASIUN TAWANG  
1:25

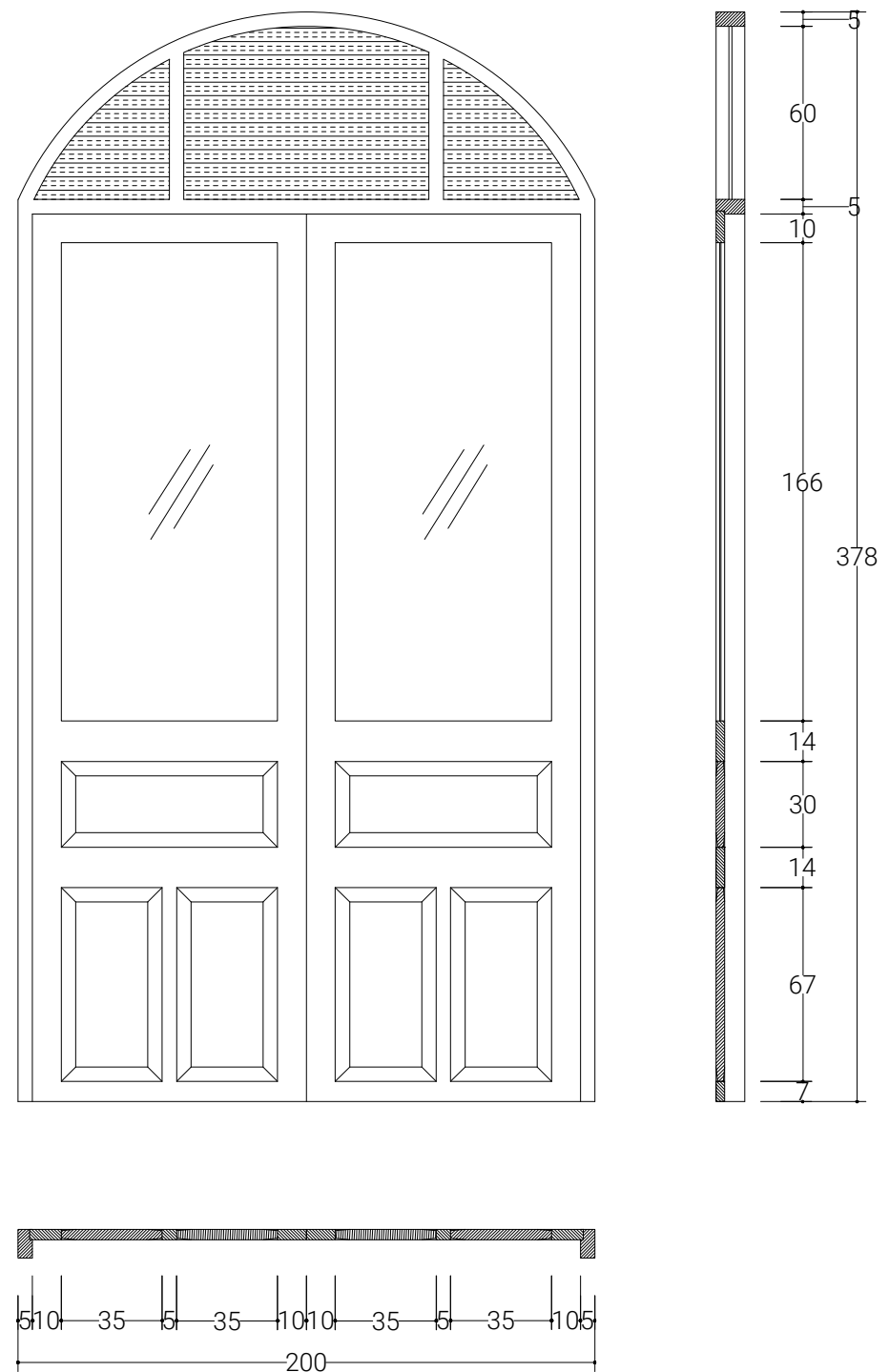


DETAIL PINTU P2 STASIUN TAWANG  
1:25

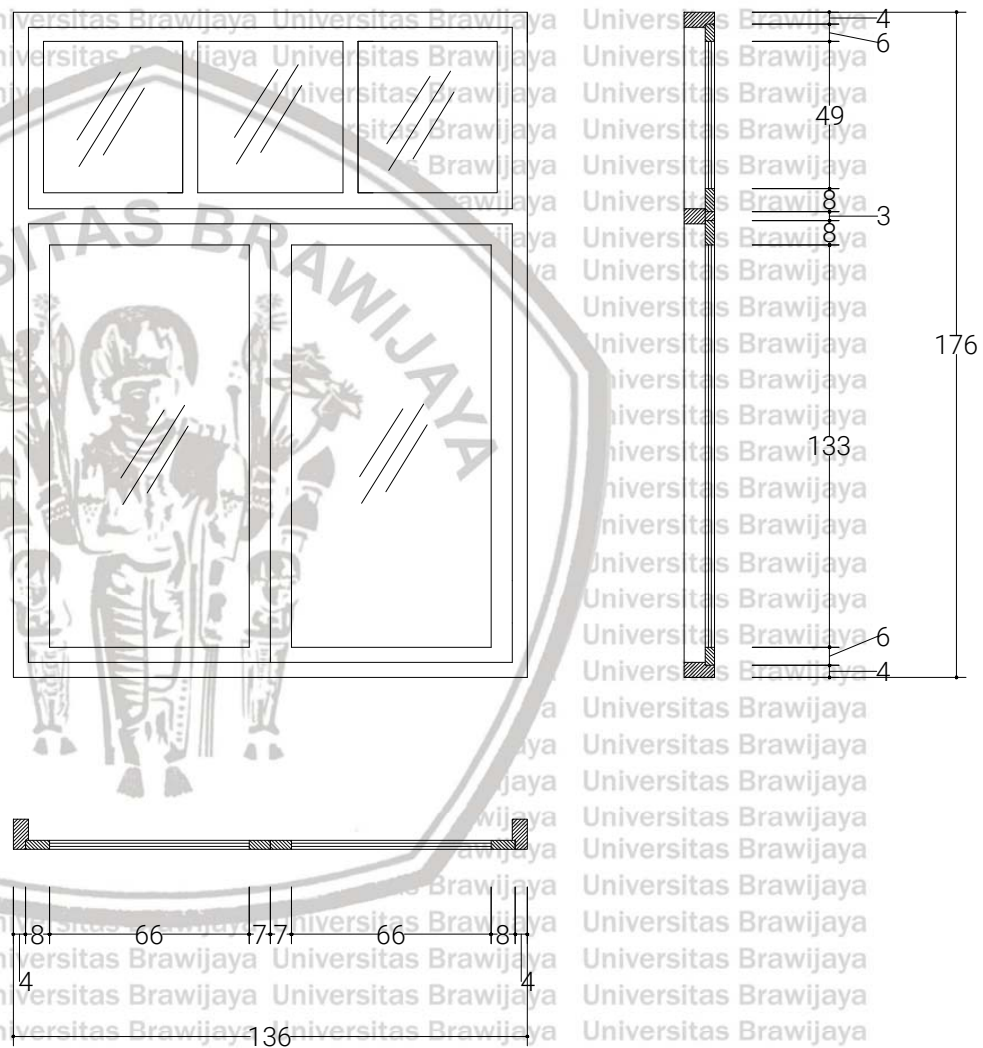




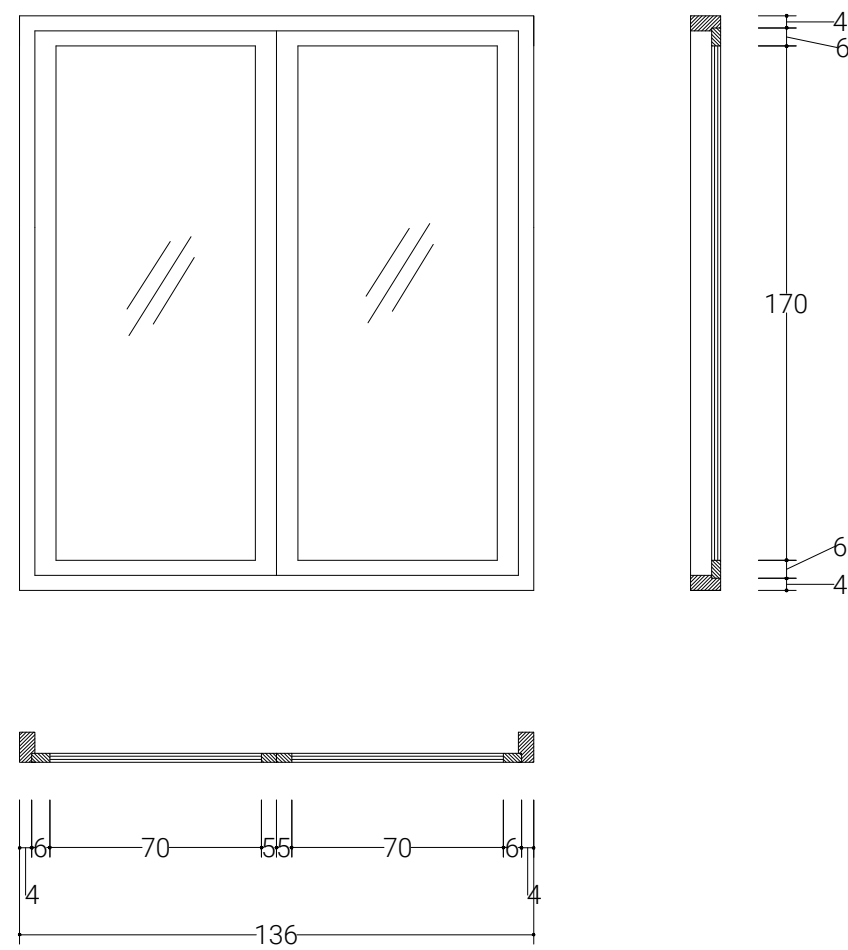
DETAIL PINTU P3 STASIUN TAWANG  
1:25



DETAIL PINTU P4 STASIUN TAWANG  
1:25

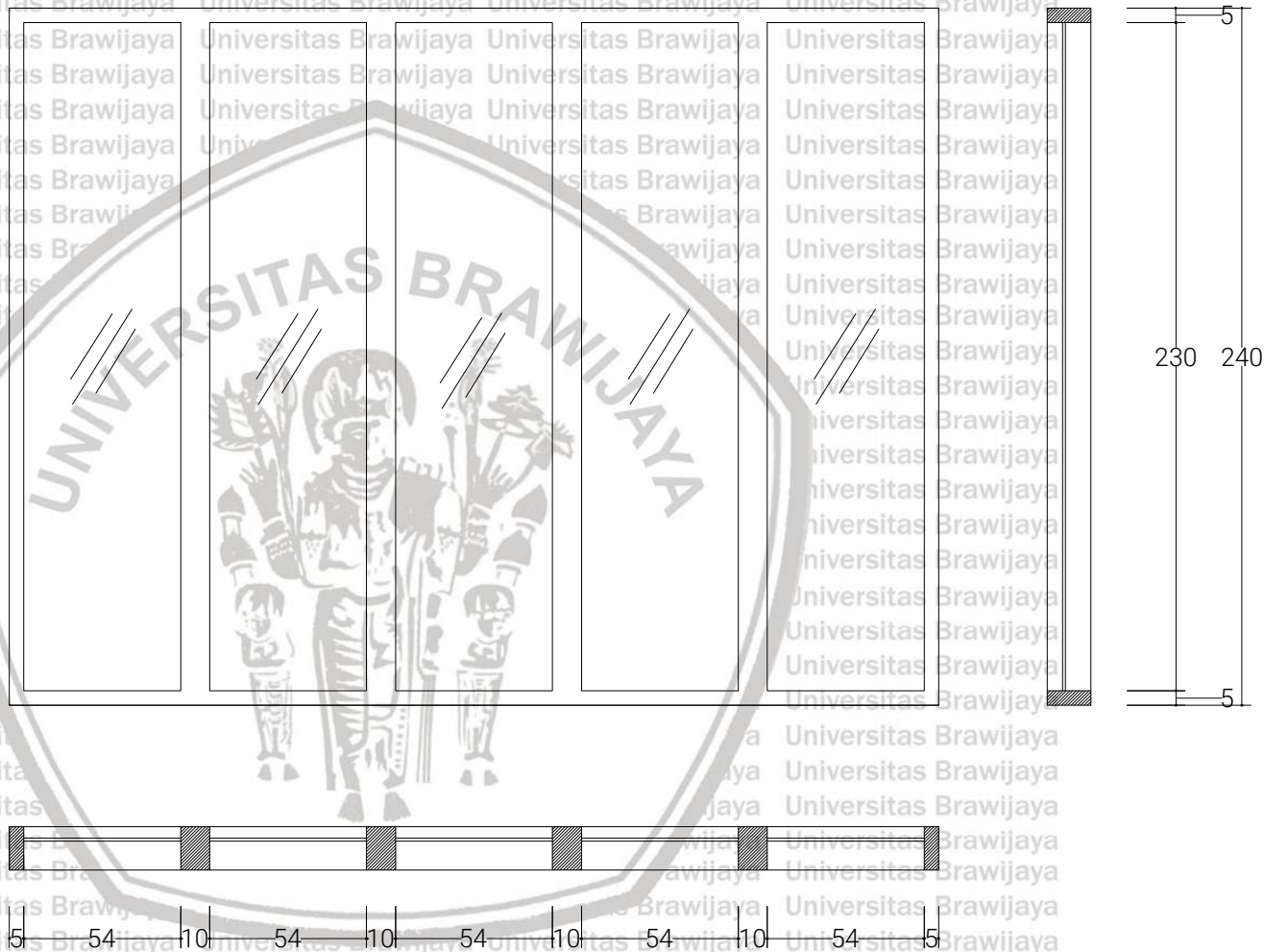


DETAIL JENDELA J1 STASIUN TAWANG  
1:25

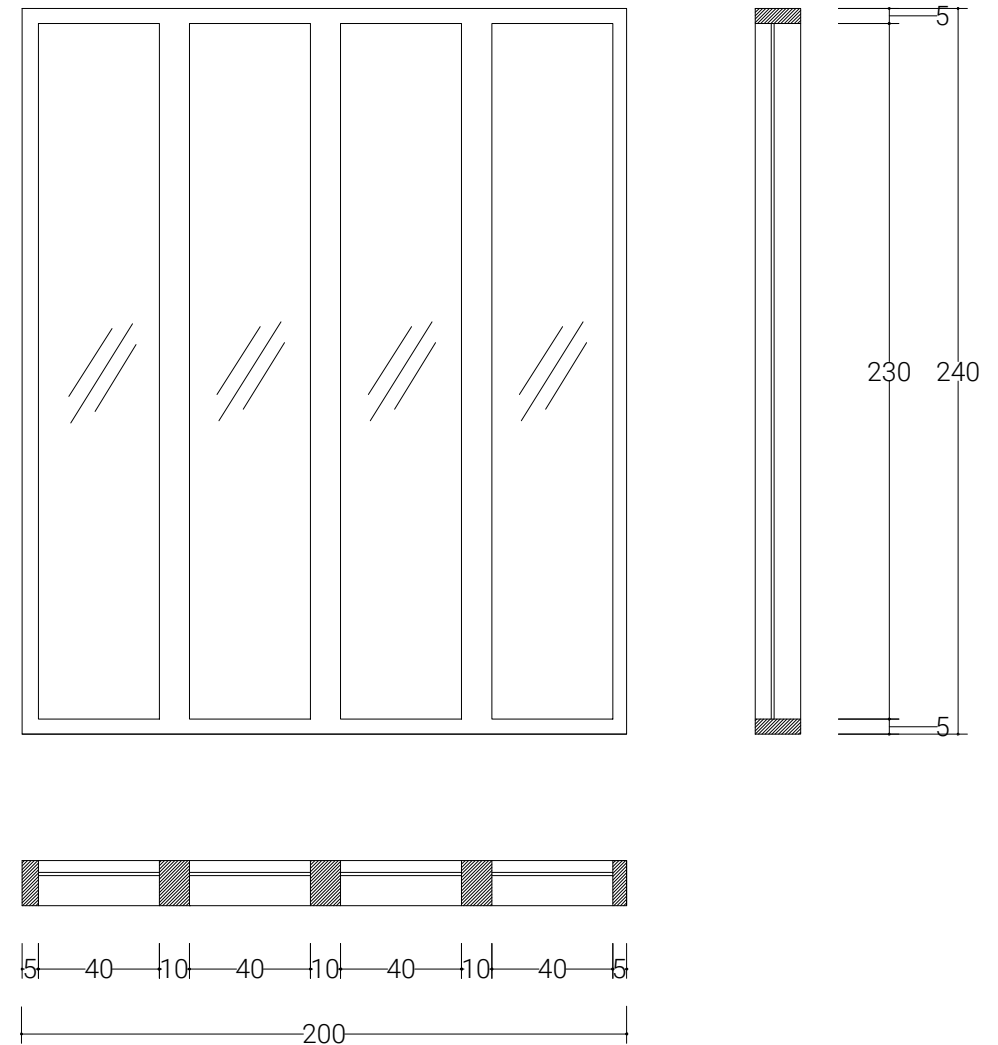


DETAIL JENDELA J2 STASIUN TAWANG  
1:25

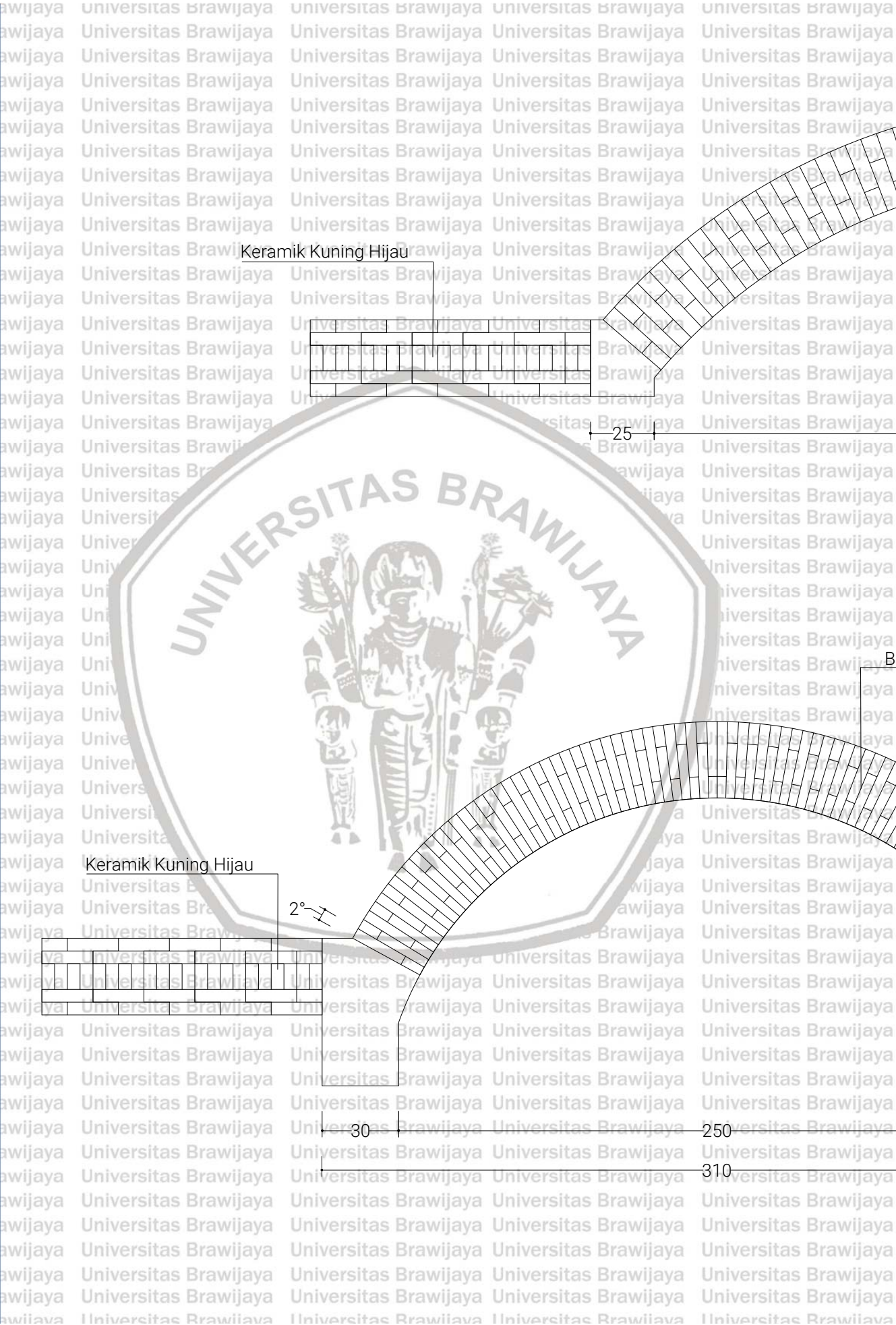




DETAIL JENDELA ATAS 1 STASIUN TAWANG  
1:25



DETAIL JENDELA ATAS 2 STASIUN TAWANG  
1:25



Keramik Kuning Hijau

Bata Merah

101  
30

25

340

25

DETAIL ORNAMEN PINTUP1 STASIUN TAWANG  
1:20

Bata Merah

Keramik Kuning Hijau

2°

85  
143  
58

30

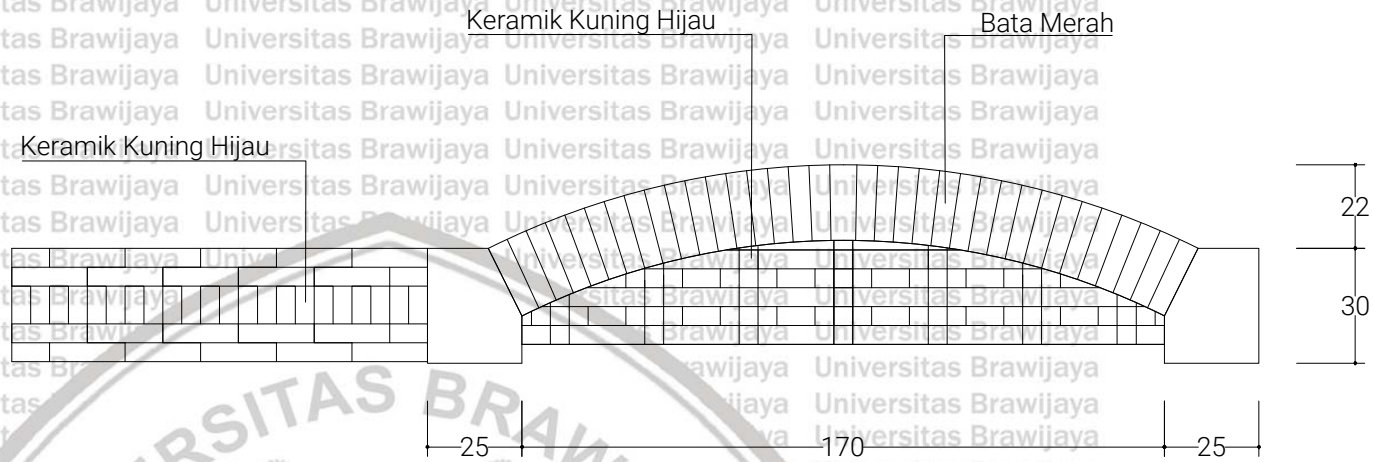
250

30

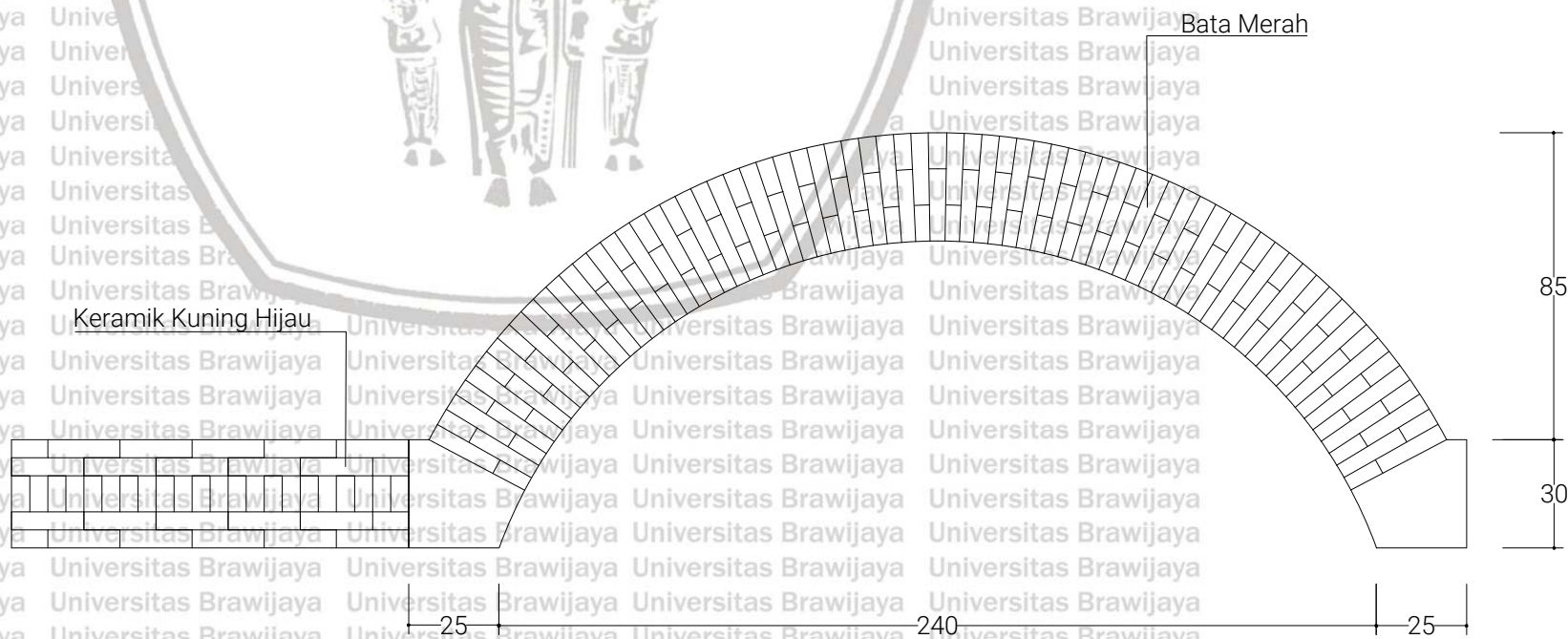
310

DETAIL ORNAMEN PINTUP2 STASIUN TAWANG  
1:20

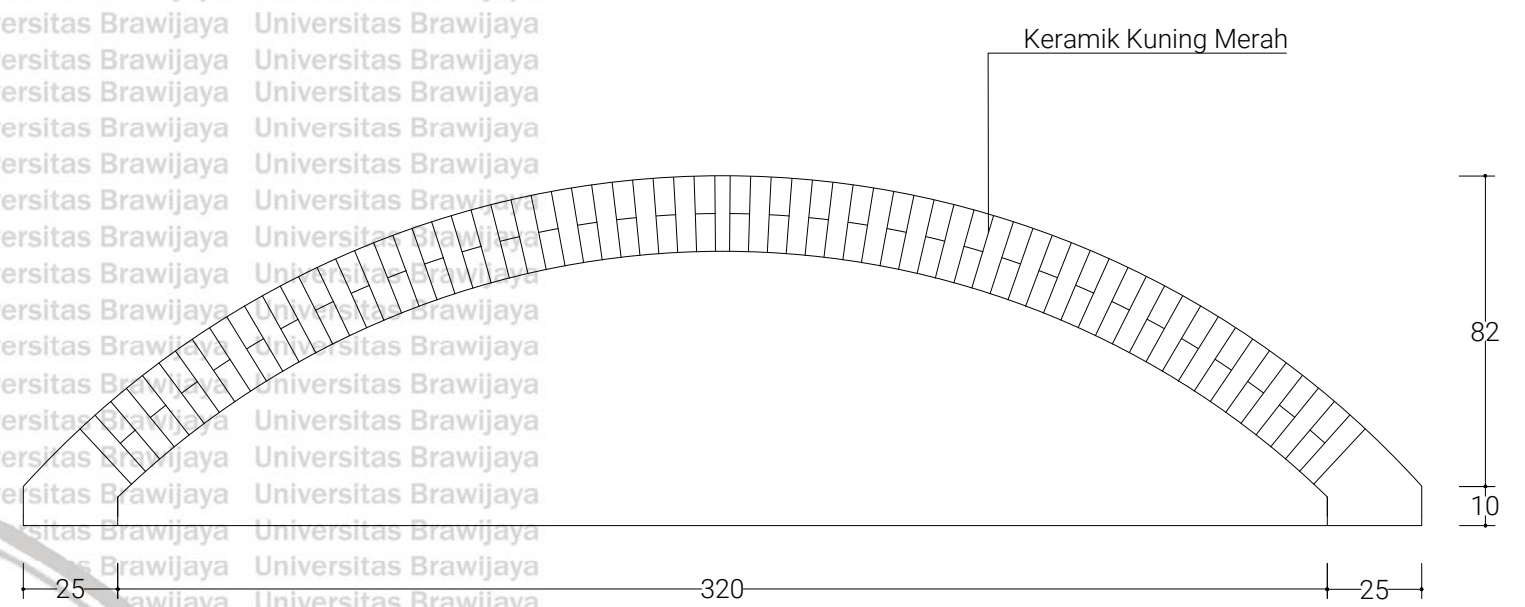




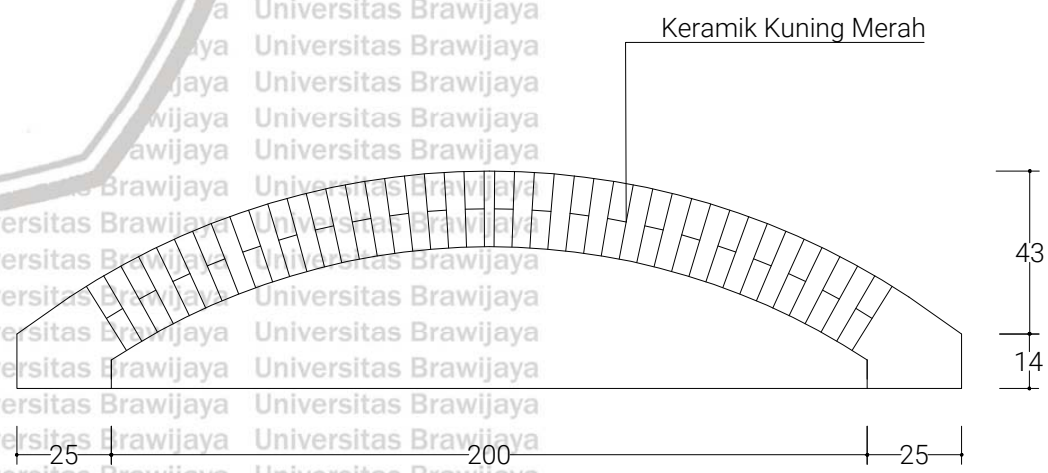
DETAIL ORNAMEN PINTU P3 STASIUN TAWANG  
1:20



DETAIL ORNAMEN PINTU P4 STASIUN TAWANG  
1:20

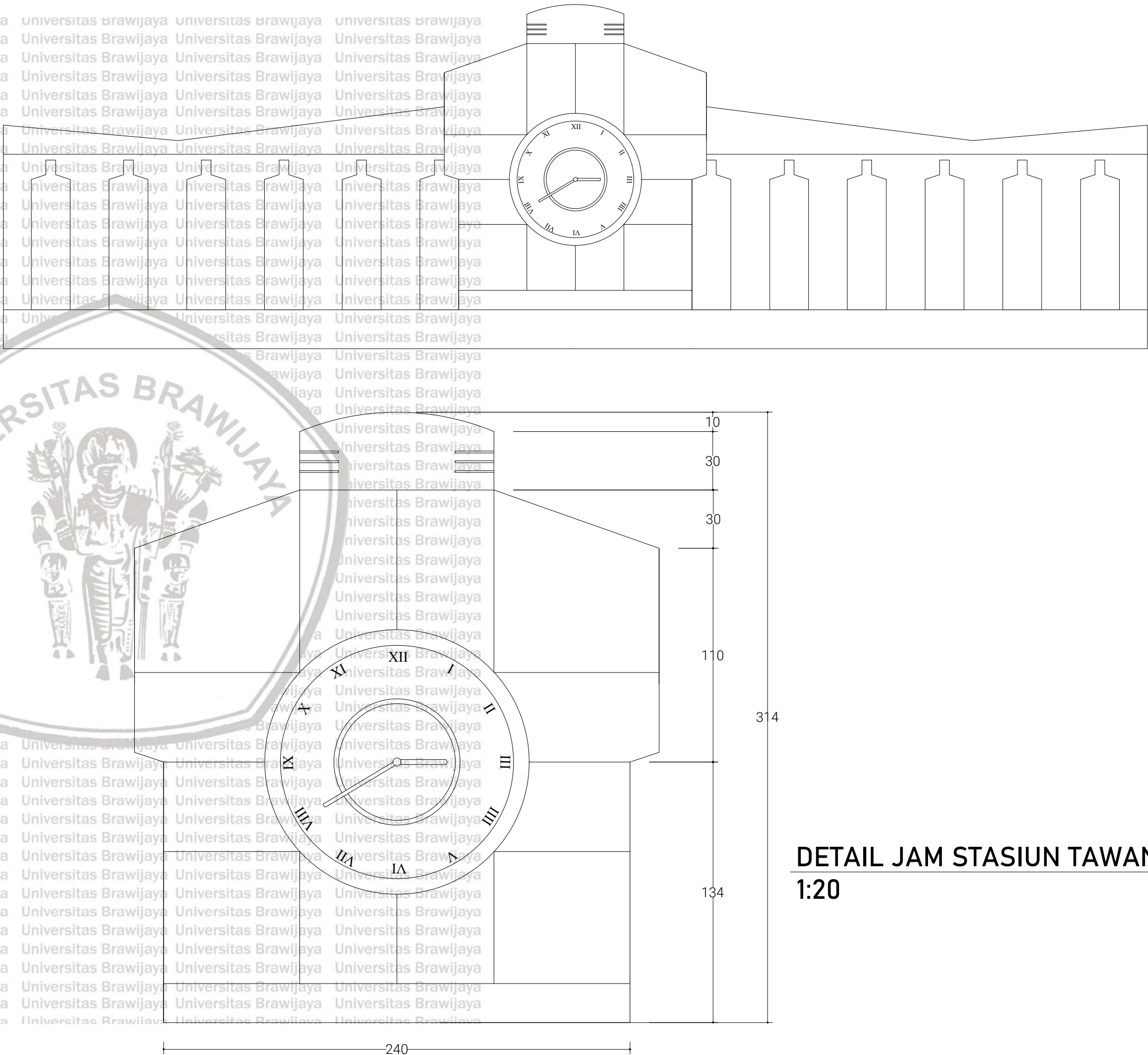


DETAIL ORNAMEN LUNETTE 1 STASIUN TAWANG  
1:20

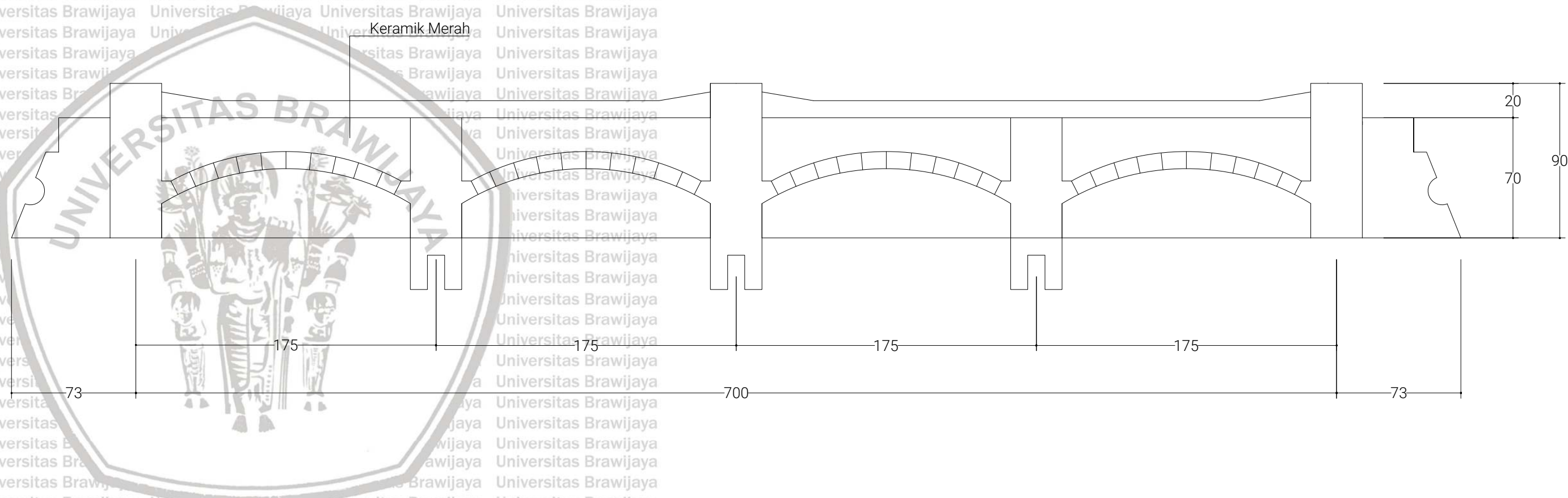


DETAIL ORNAMEN LUNETTE 1 STASIUN TAWANG  
1:20



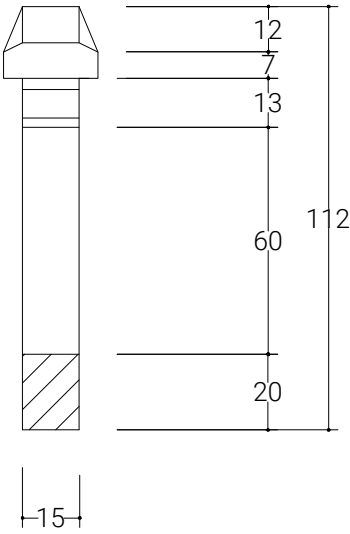
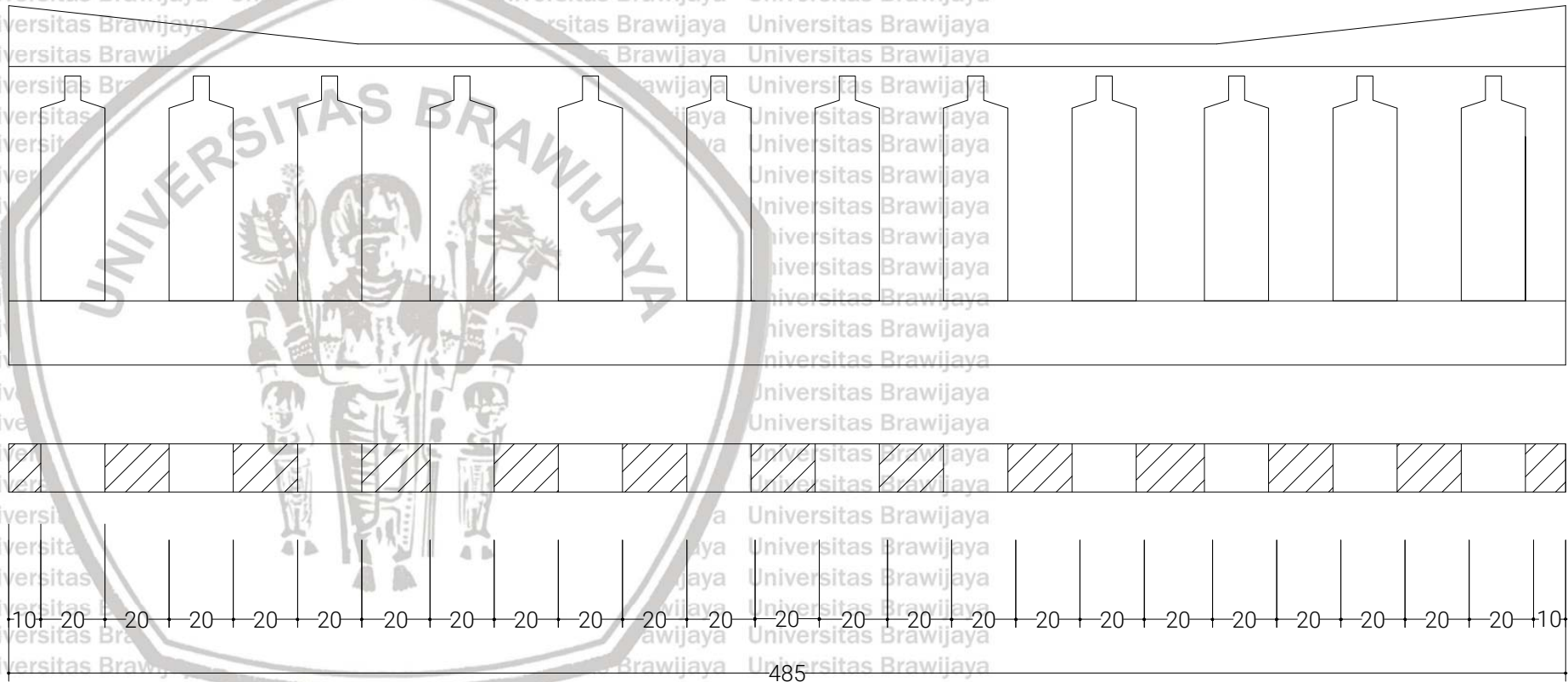
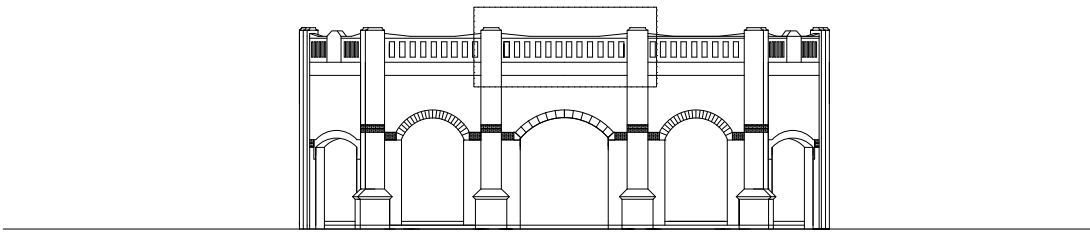


DETAIL JAM STASIUN TAWANG  
1:20

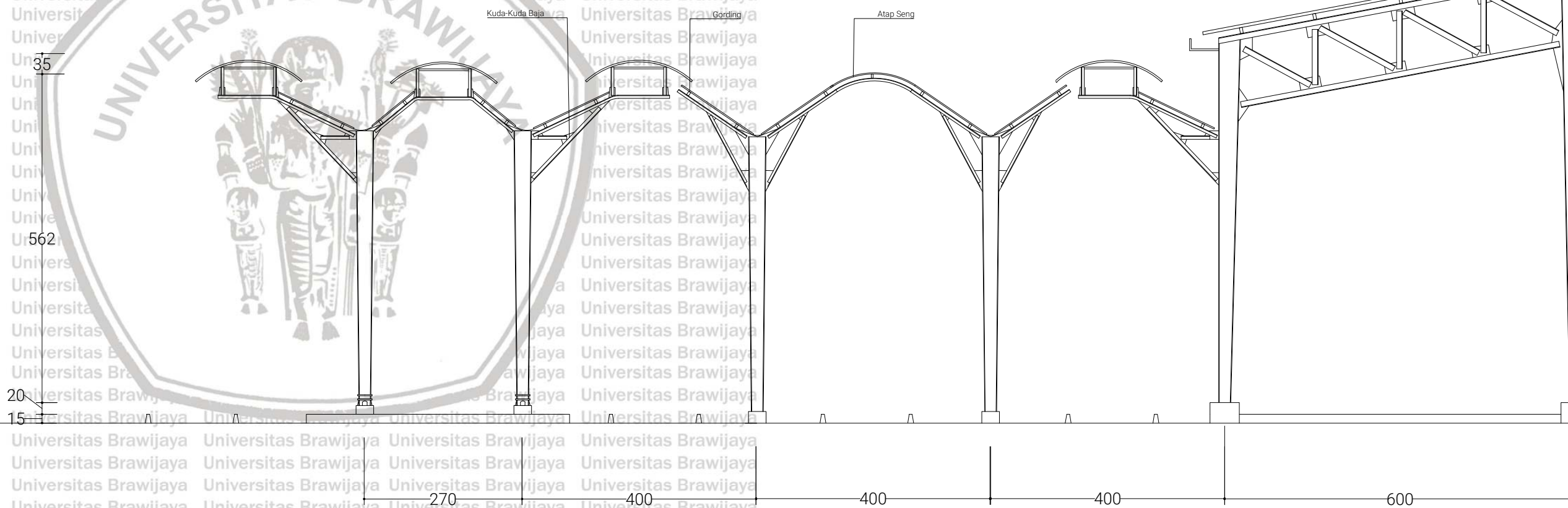
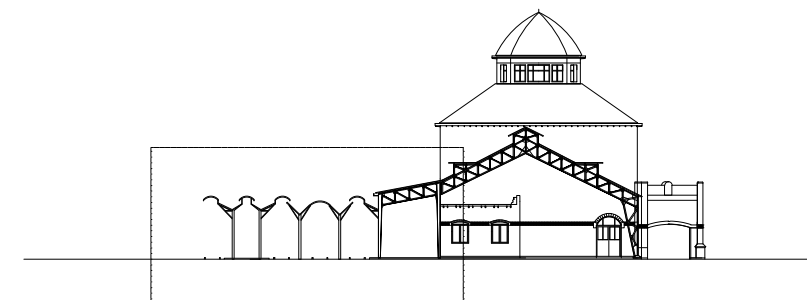


DETAIL ORNAMEN MASSA SAYAP STASIUN TAWANG  
1:25





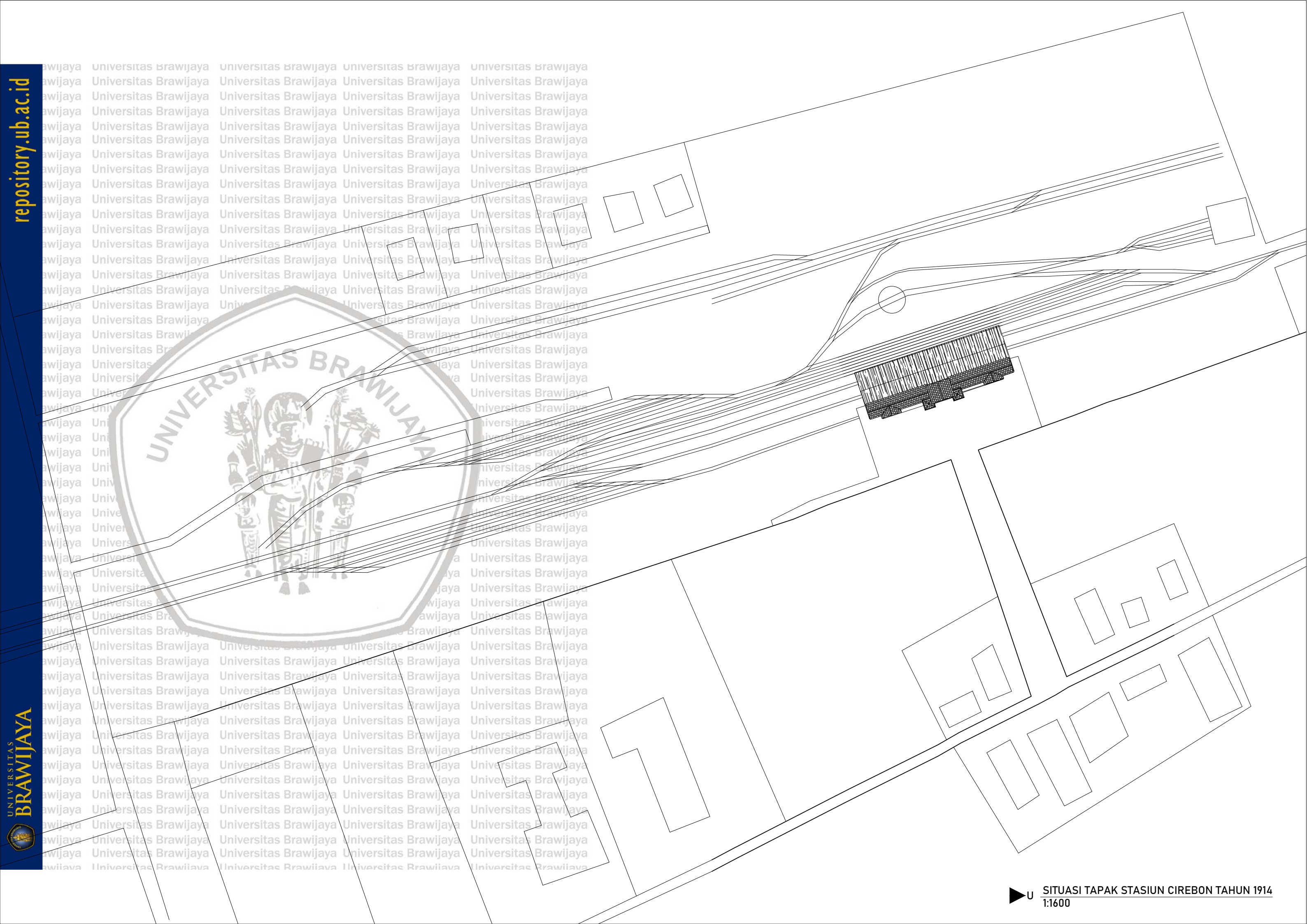
DETAIL BALUSTRADE STASIUN TAWANG  
1:20



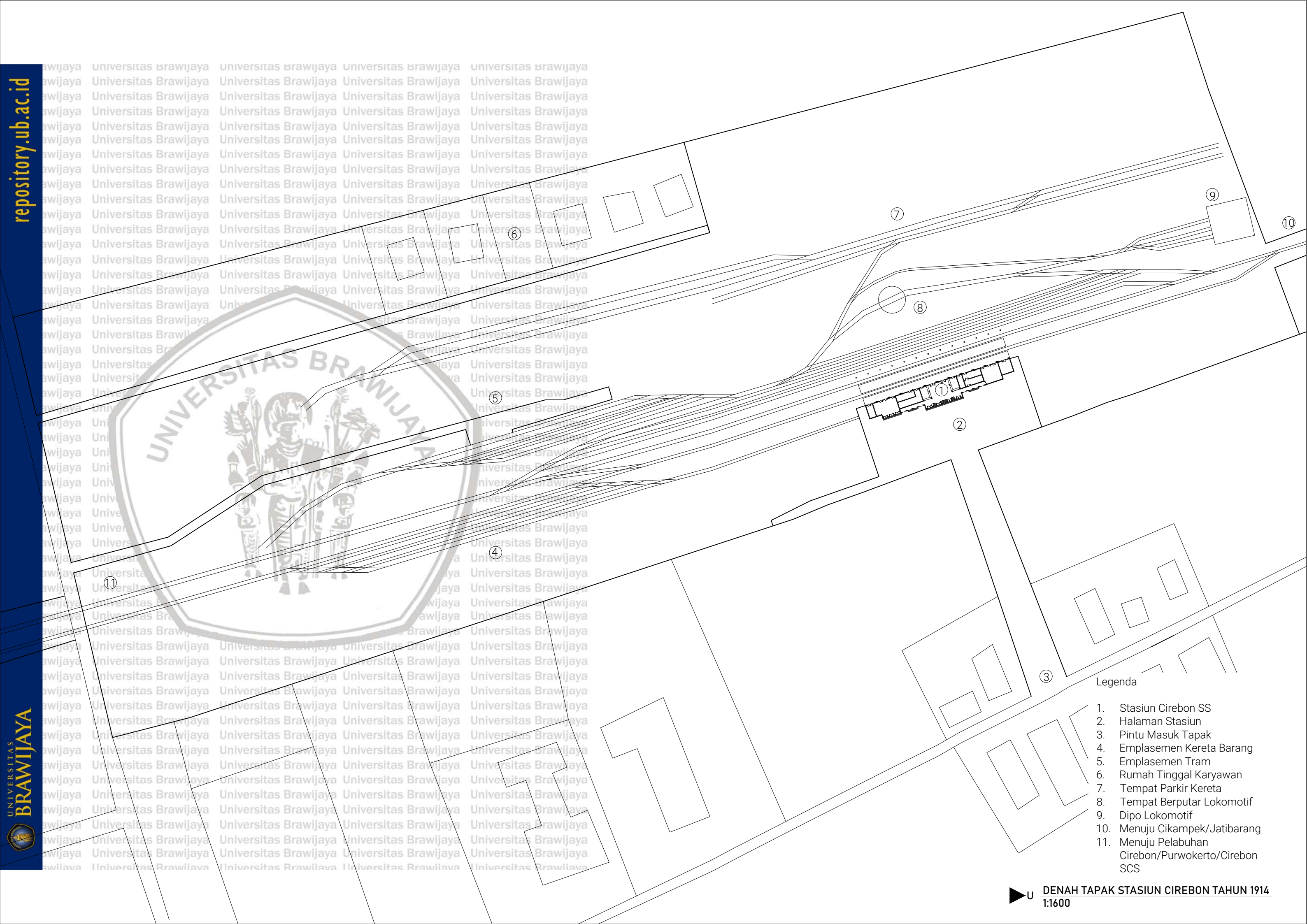
## DETAIL STRUKTUR ATAP PERON STASIUN TAWANG

1:80

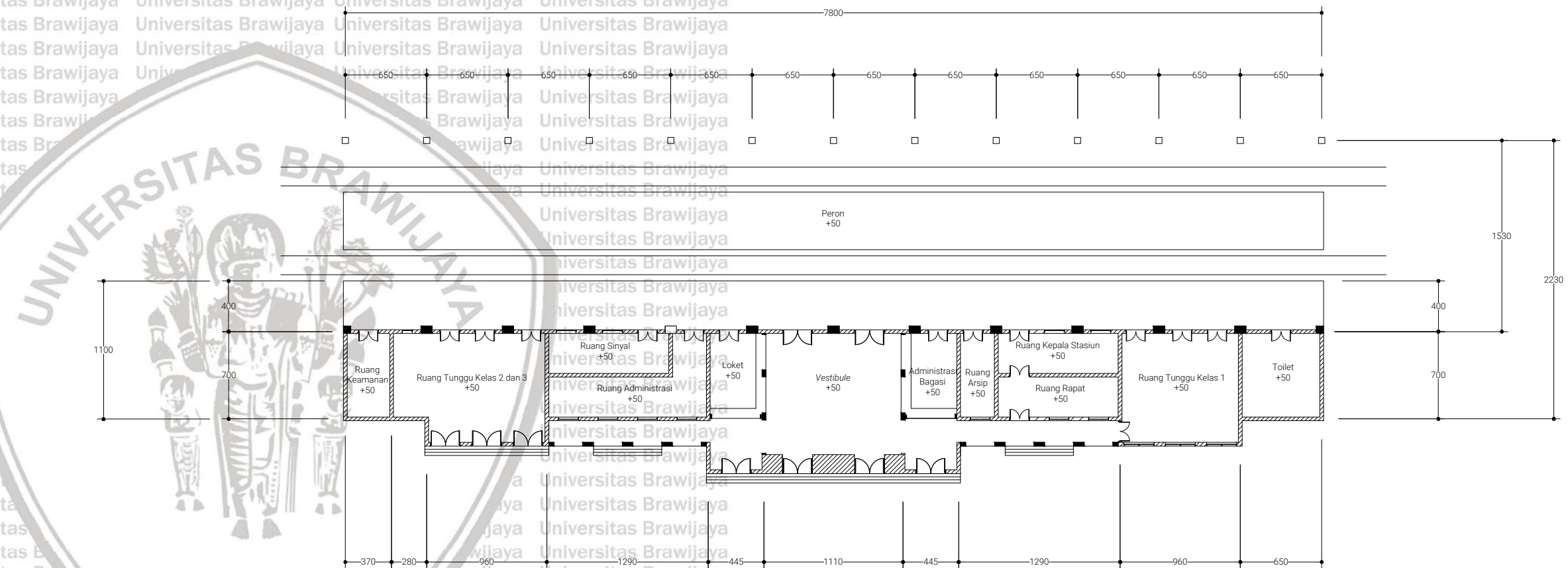






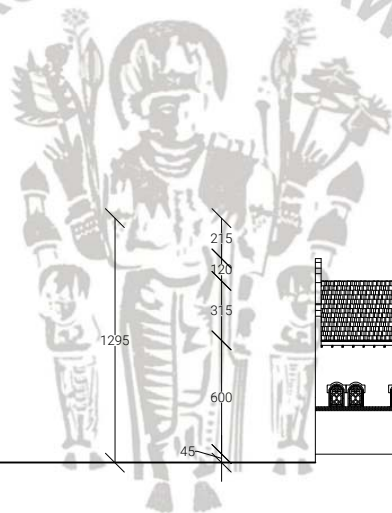




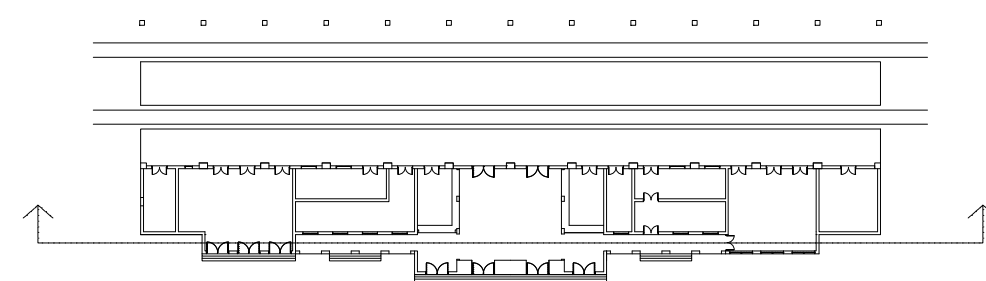
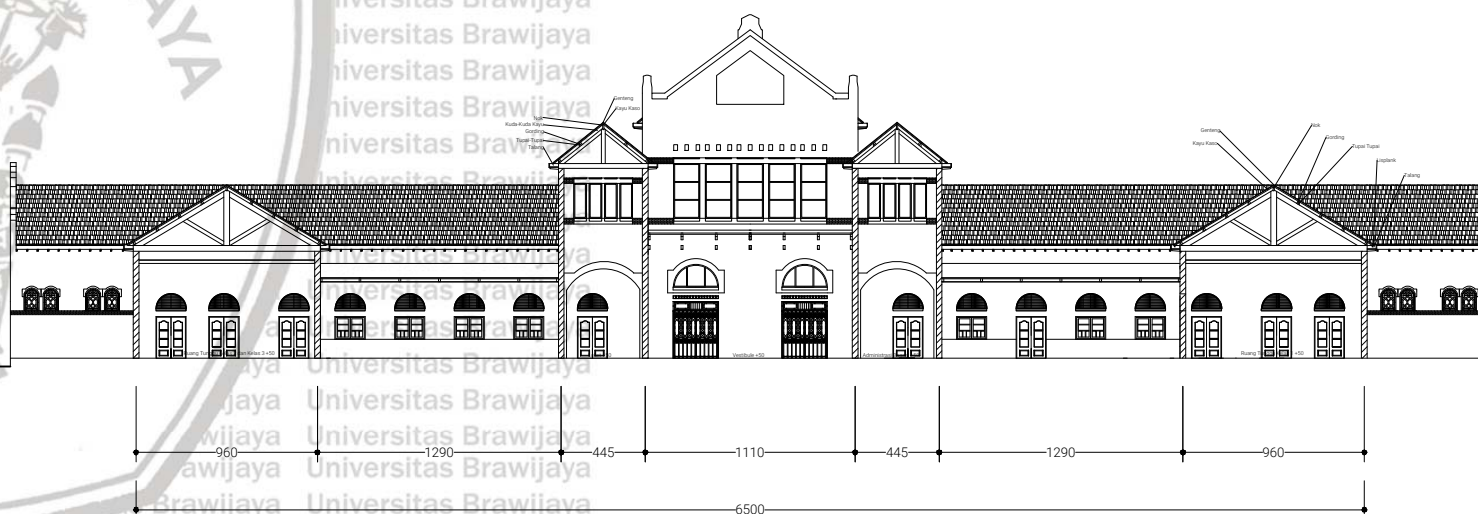


DENAH STASIUN CIREBON TAHUN 1914  
U 1:400

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

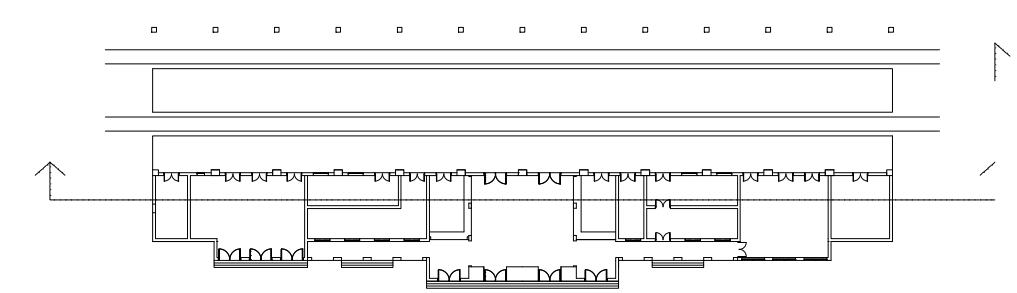
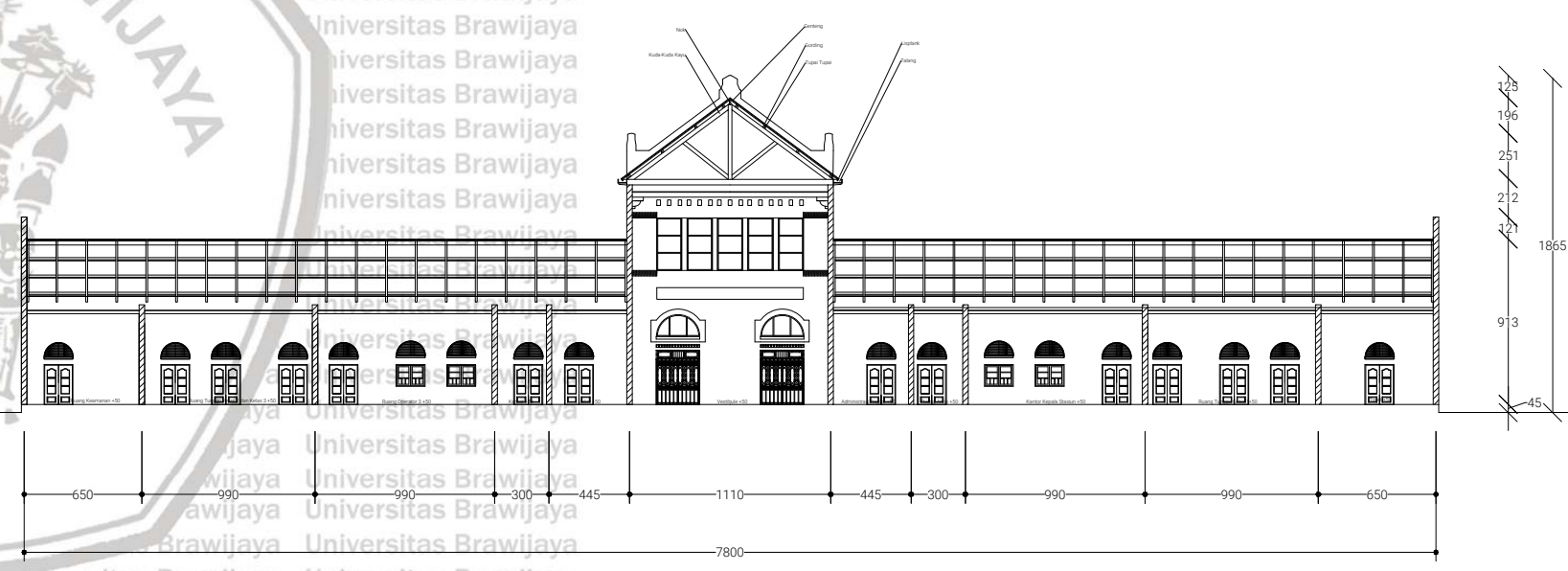
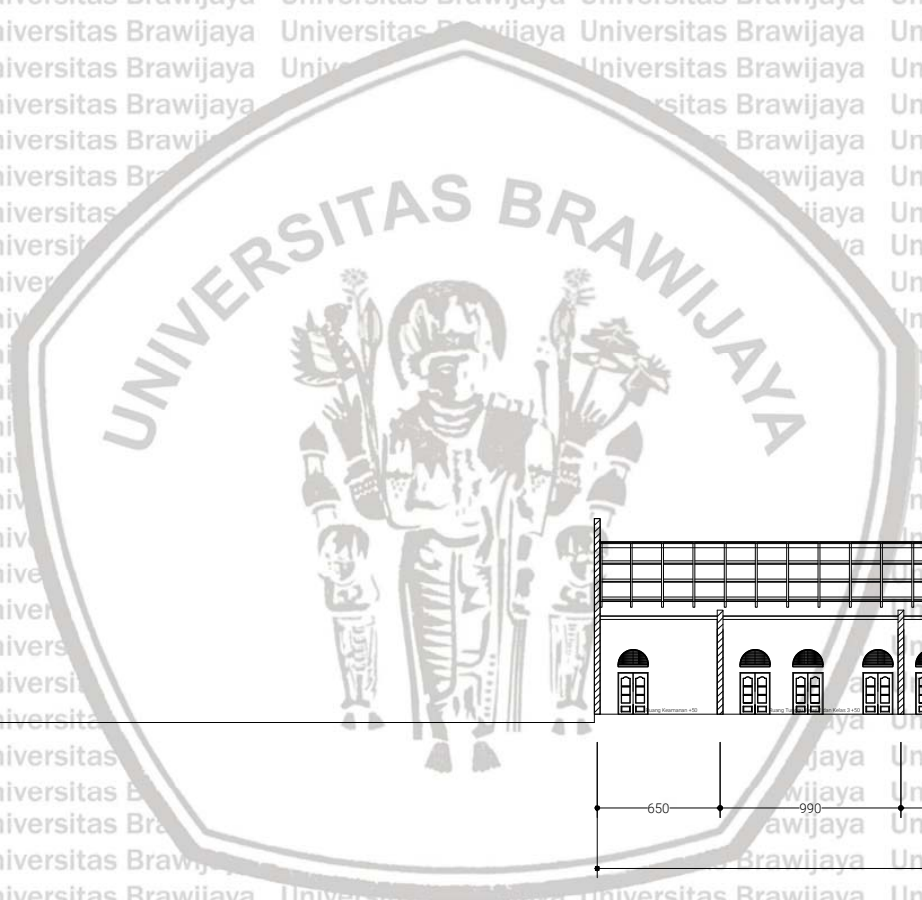


21.5  
120  
31.5  
129.5  
600  
45

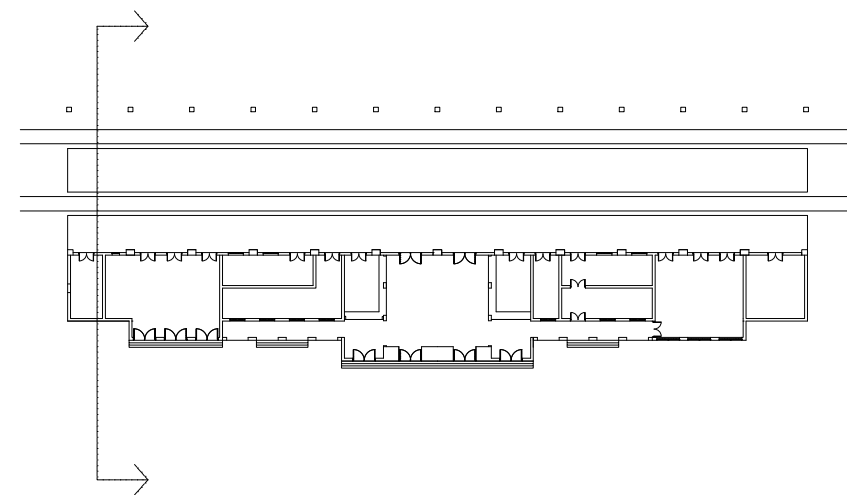
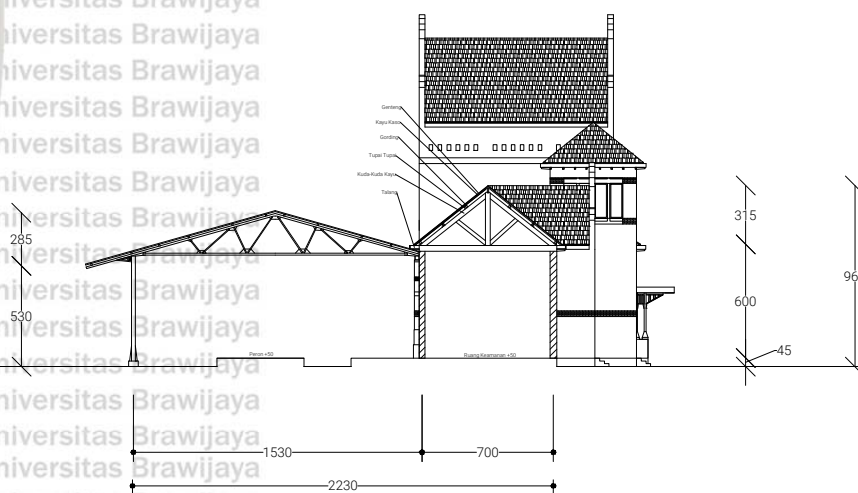


POTONGAN A-A' STASIUN CIREBON TAHUN 1914  
1:400



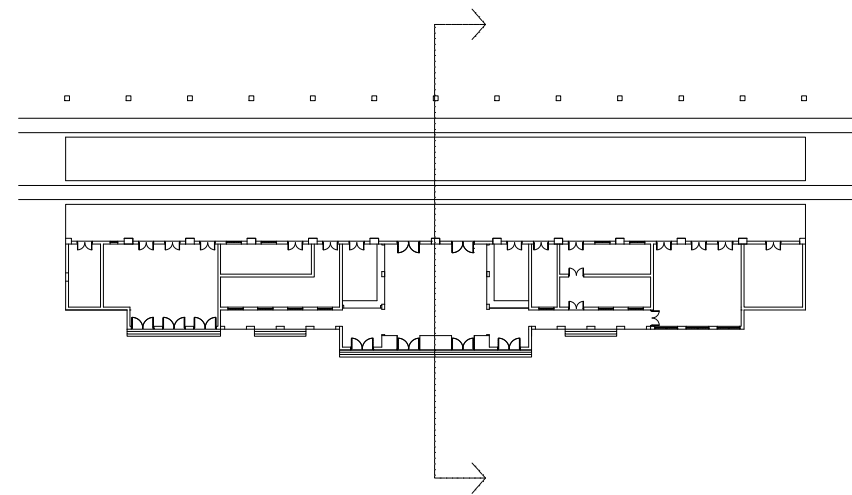
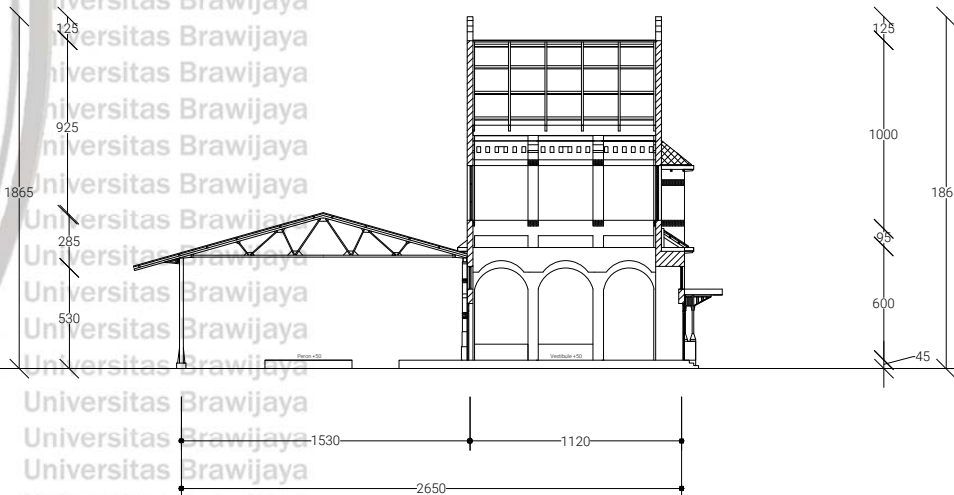


POTONGAN B-B' STASIUN CIREBON TAHUN 1914  
1:400

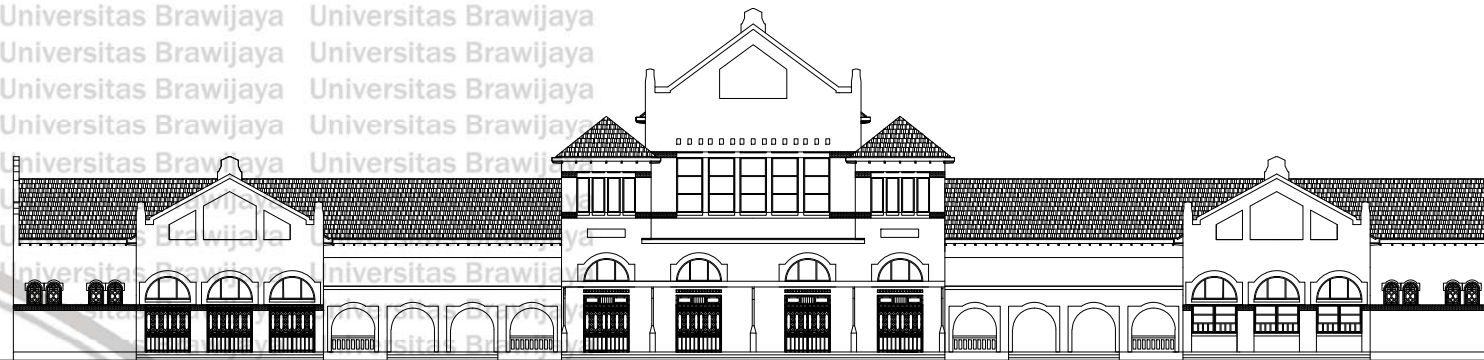


POTONGAN C-C' STASIUN CIREBON TAHUN 1914  
1:400

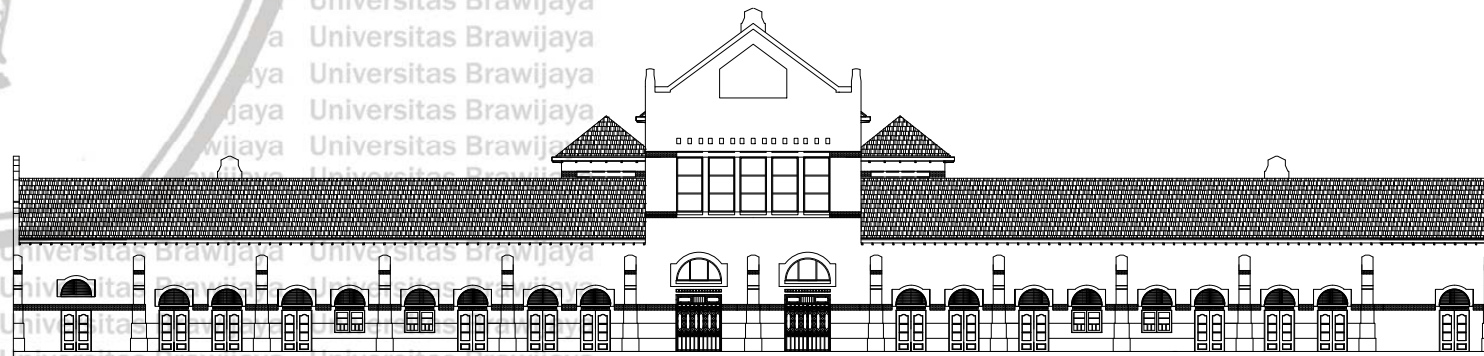




POTONGAN D-D' STASIUN CIREBON TAHUN 1914  
1:400

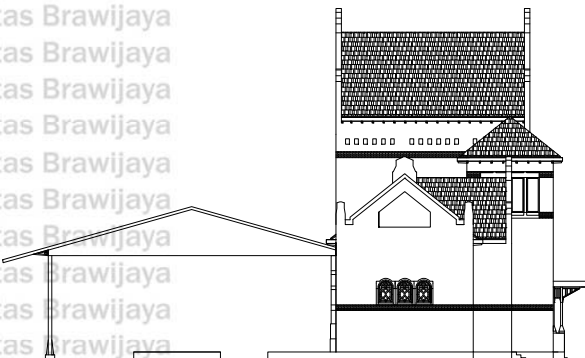


TAMPAK DEPAN STASIUN CIREBON TAHUN 1914  
1:400

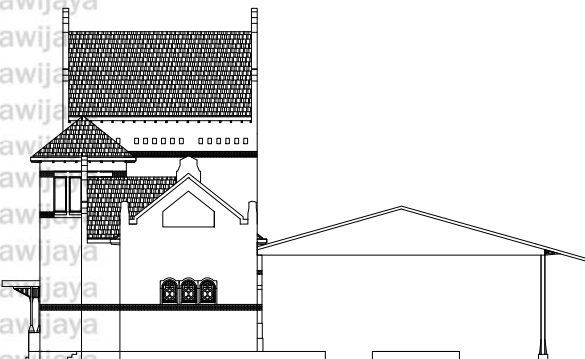


TAMPAK BELAKANG STASIUN CIREBON TAHUN 1914  
1:400

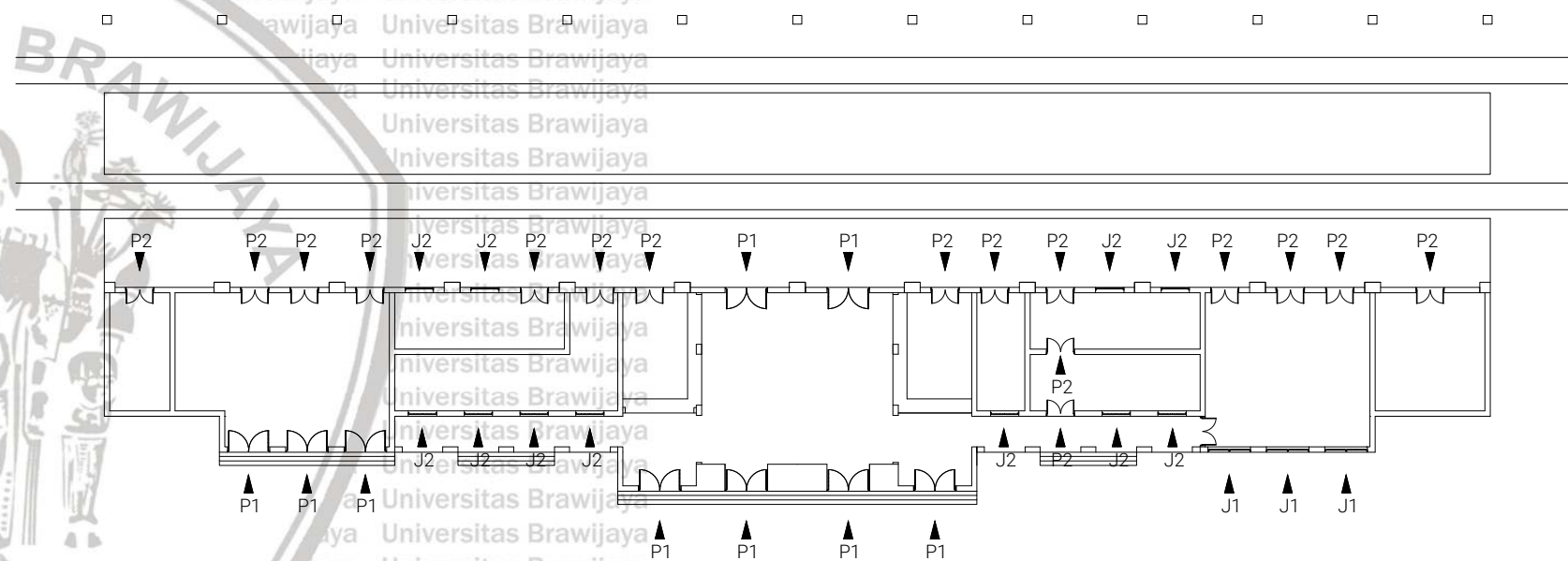




TAMPAK SAMPING STASIUN CIREBON TAHUN 1914  
1:400



TAMPAK SAMPING STASIUN CIREBON TAHUN 1914  
1:400

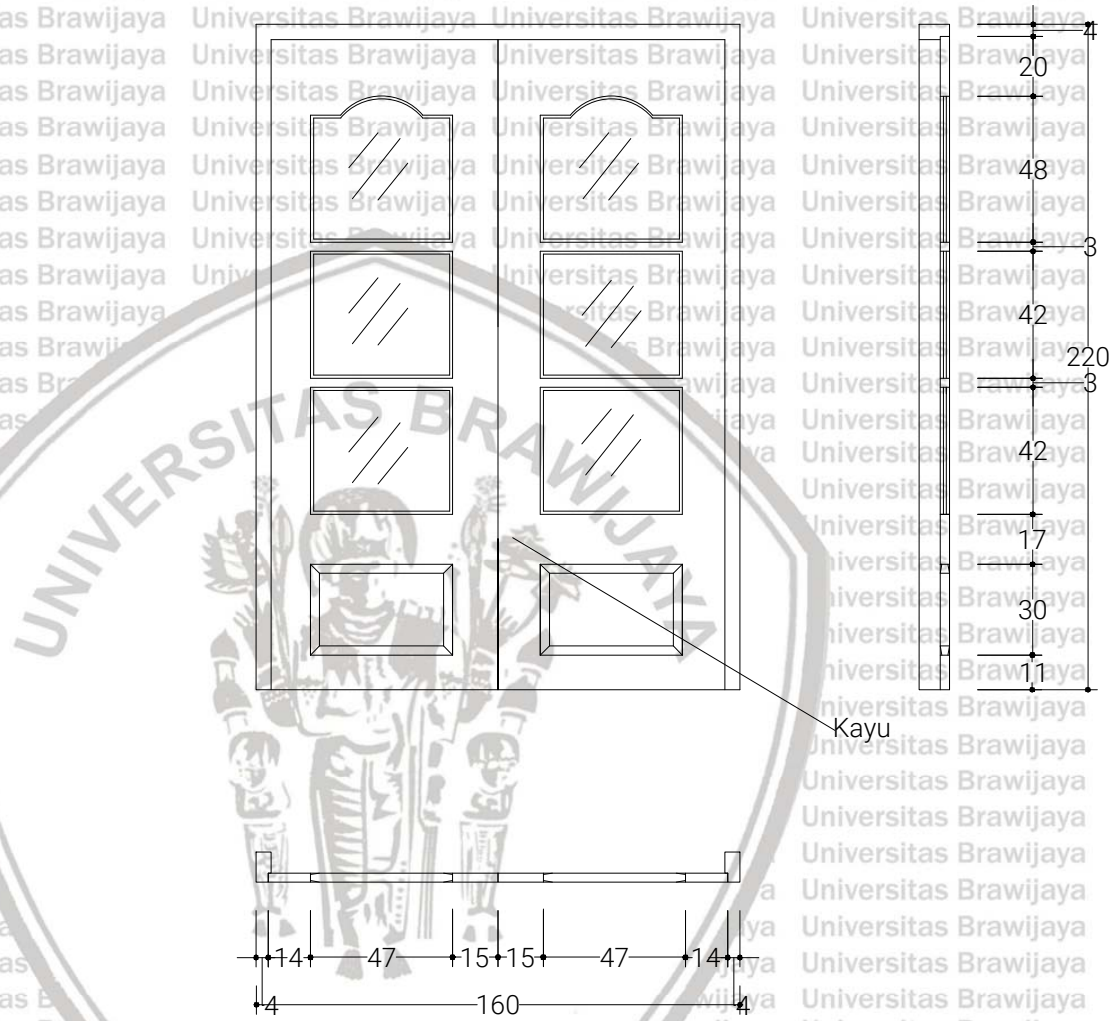


## DENAH PINTU STASIUN CIREBON TAHUN 1914

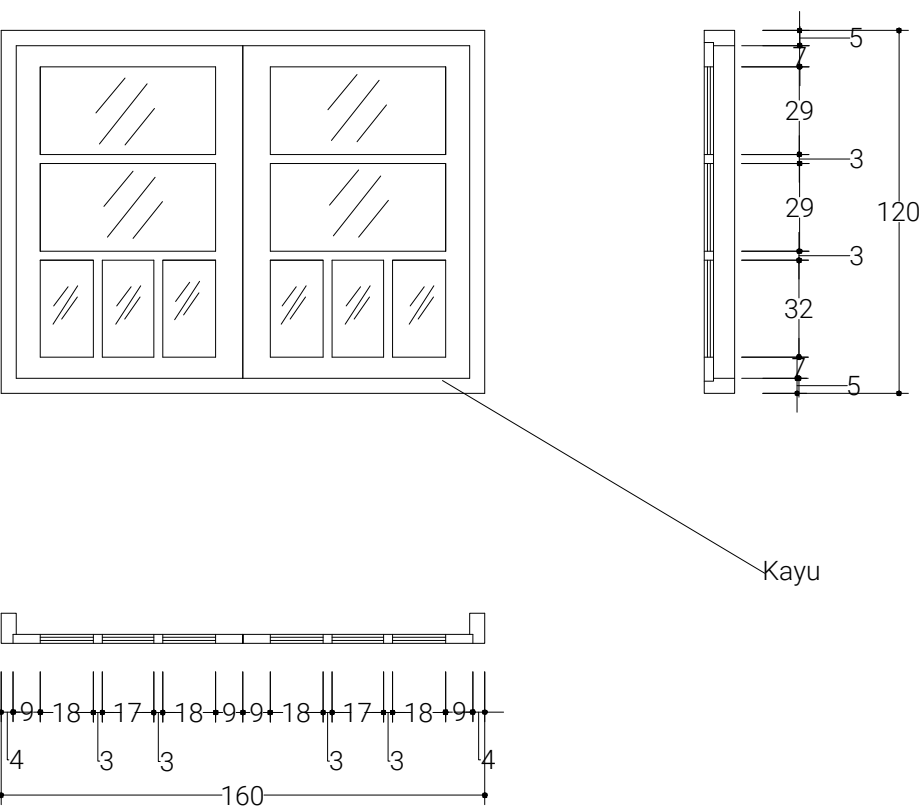
1:400





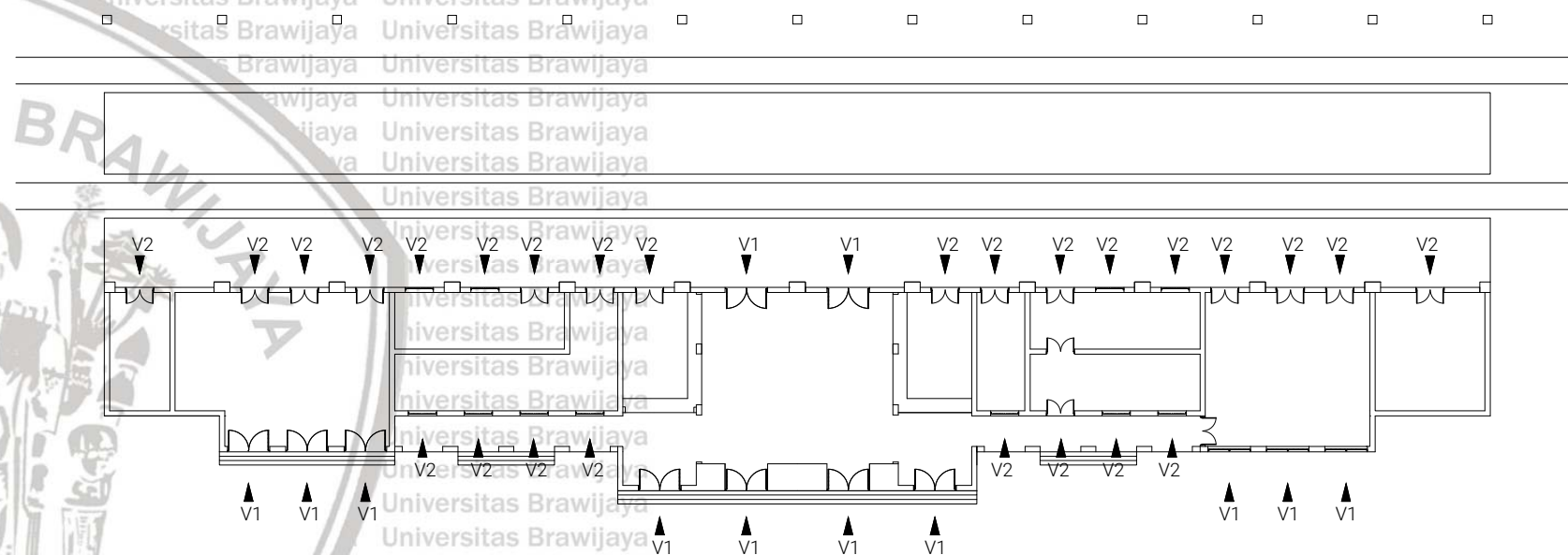
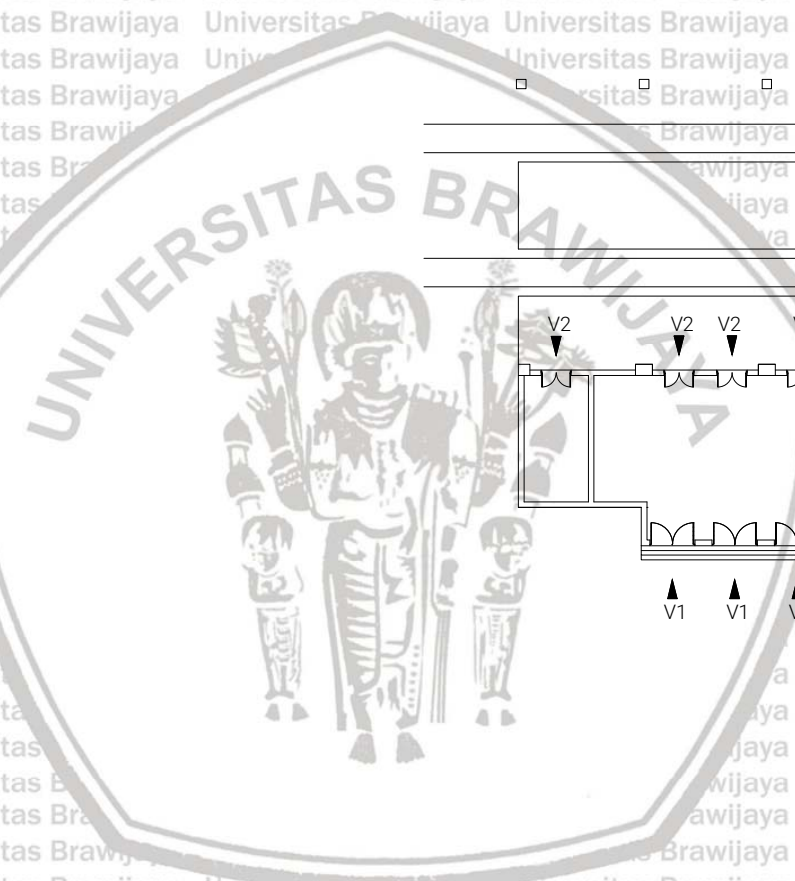


DETAIL PINTU P2 STASIUN CIREBON  
1:25

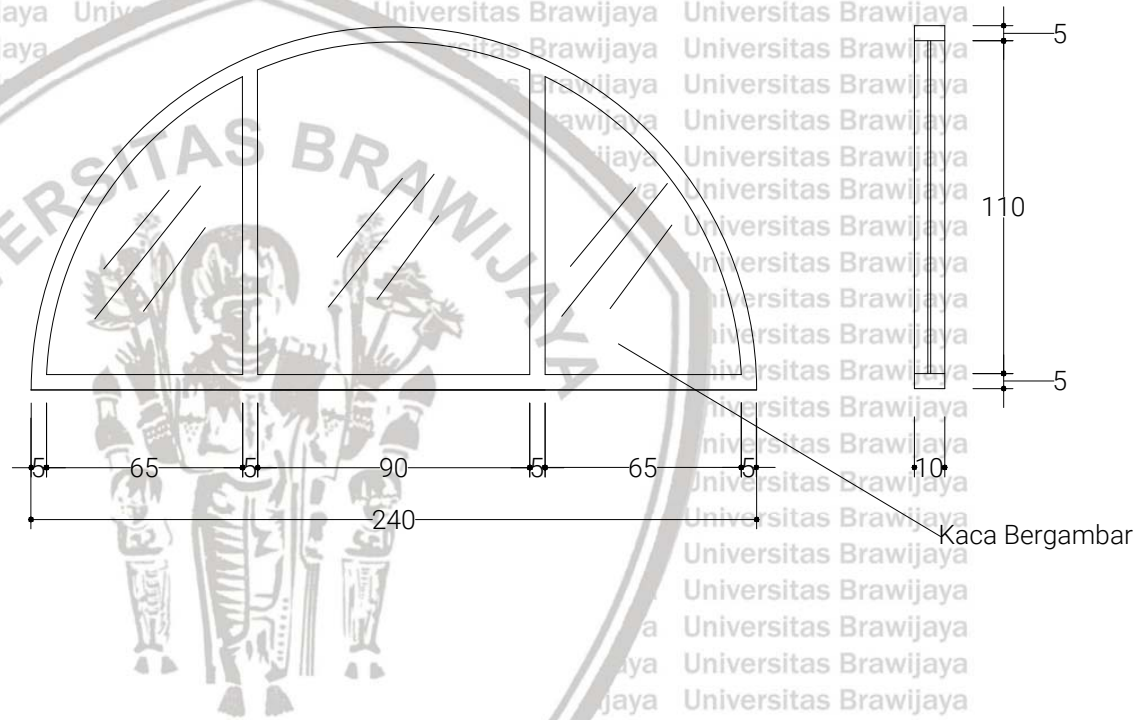


DETAIL JENDELA J2 STASIUN CIREBON  
1:25

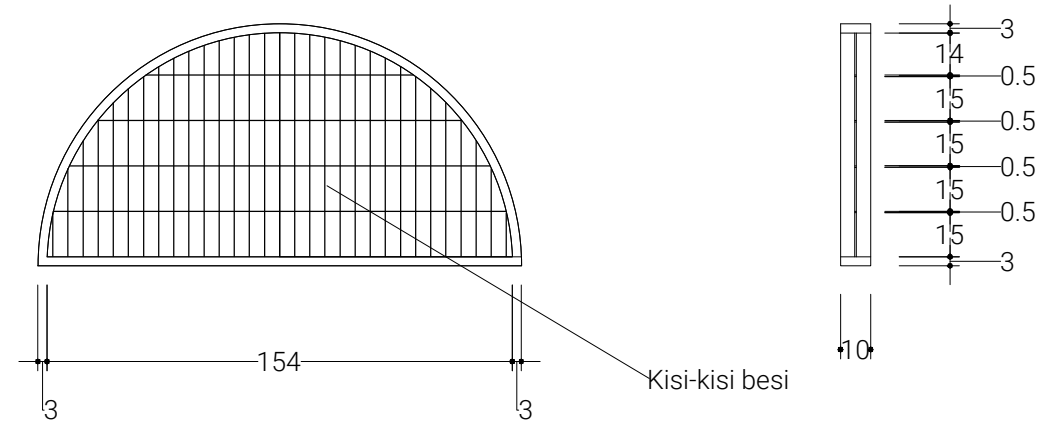




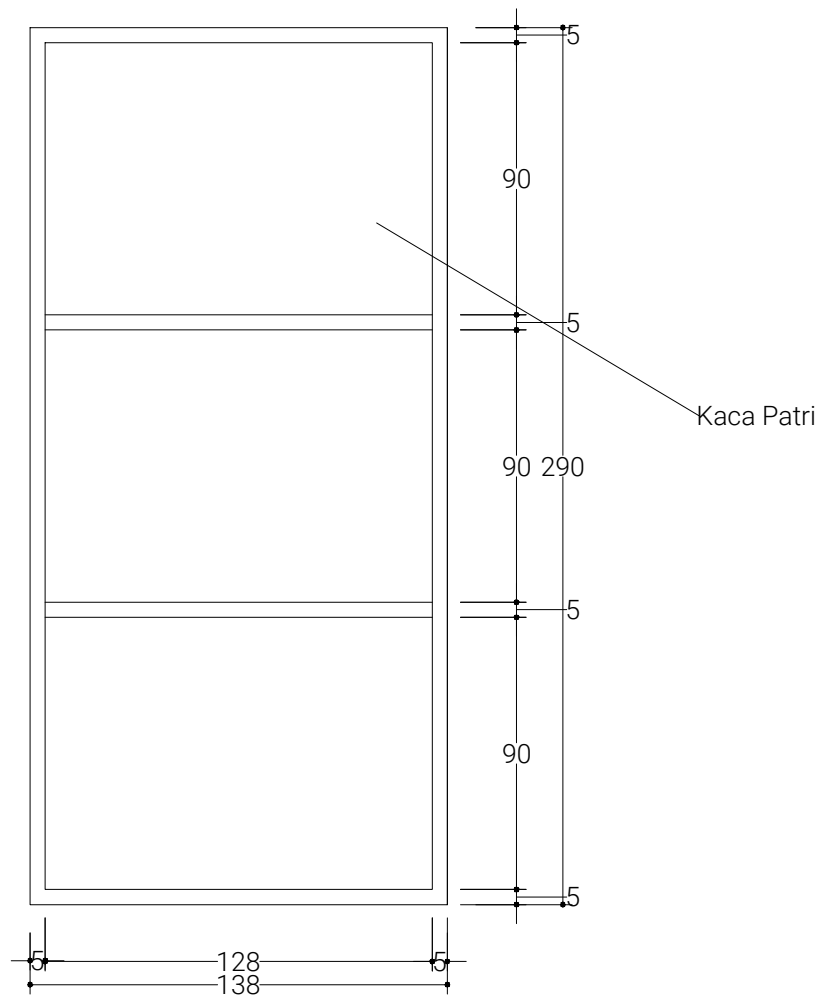
DENAH VENTILASI STASIUN CIREBON TAHUN 1914  
1:400



DETAIL VENTILASI V1  
1:25



DETAIL VENTILASI V2  
1:25



JENDELA PINTU GERBANG  
1:25





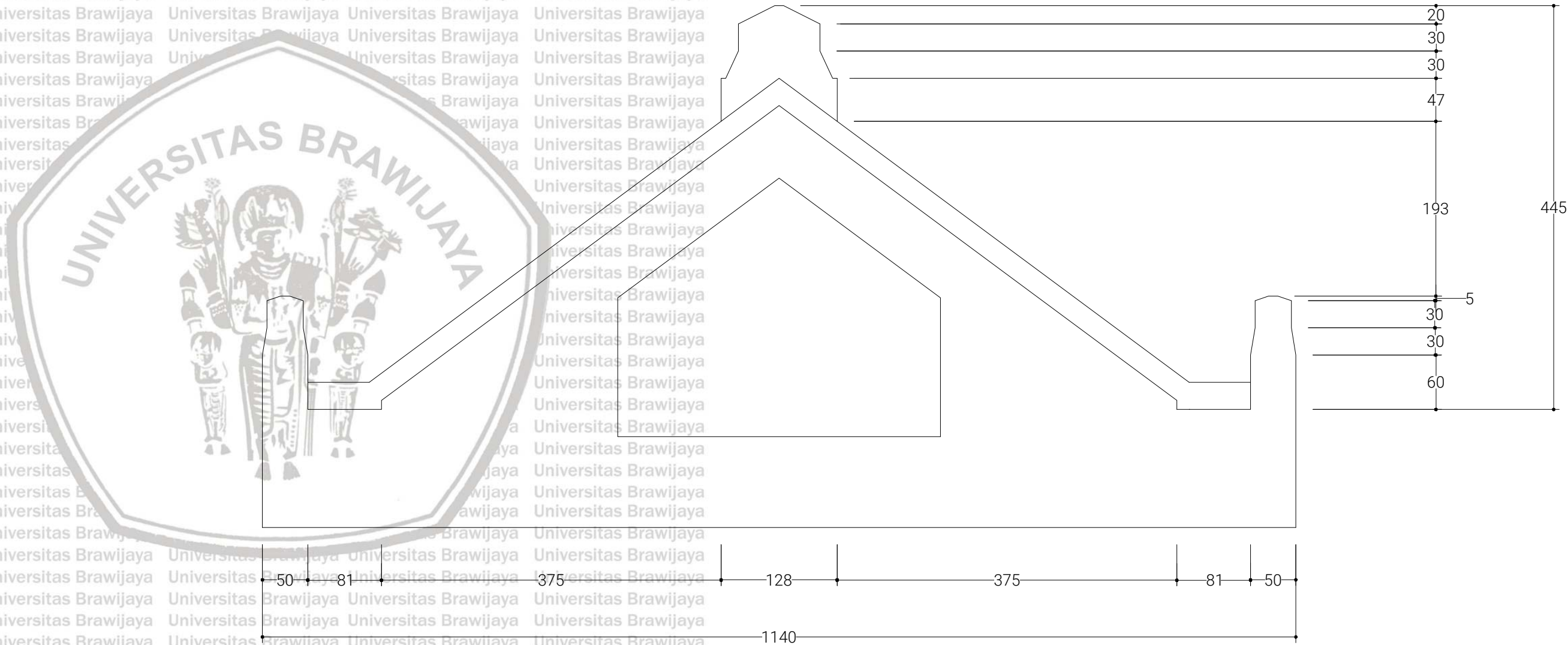
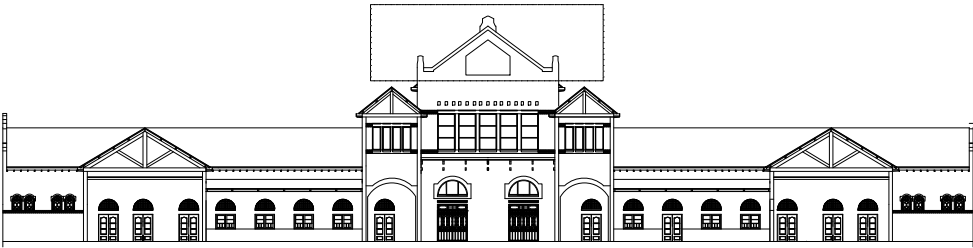
TAMPAK PINTU GERBANG STASIUN CIREBON  
1:100





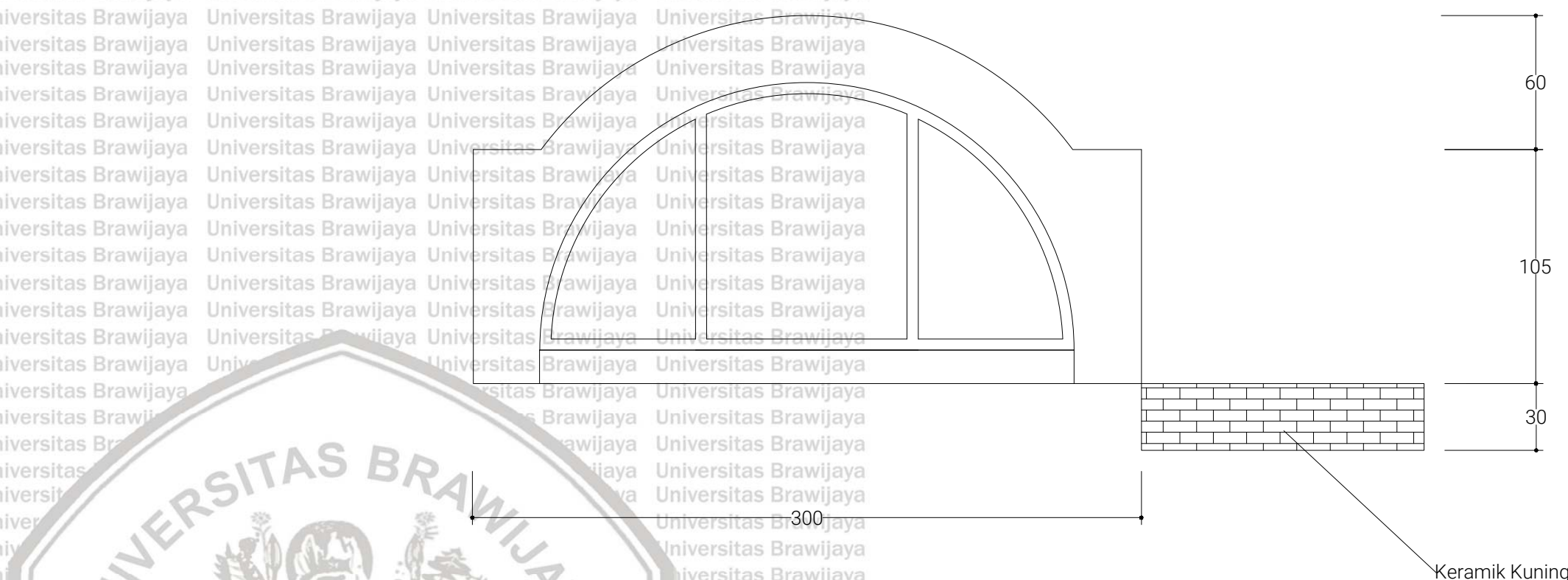
POTONGAN GERBANG STASIUN CIREBON  
1:100



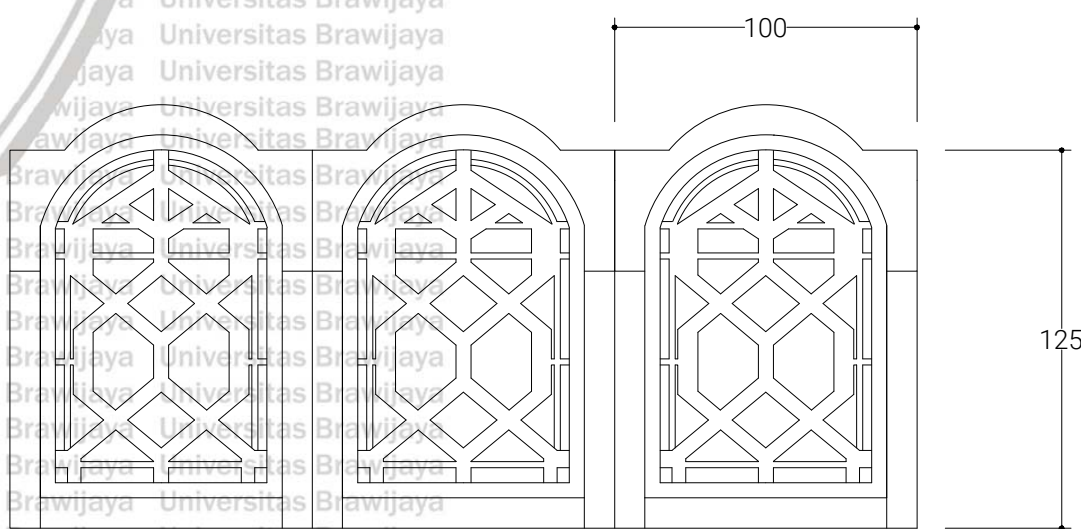


ORNAMEN ATAP STASIUN CIREBON

1:50

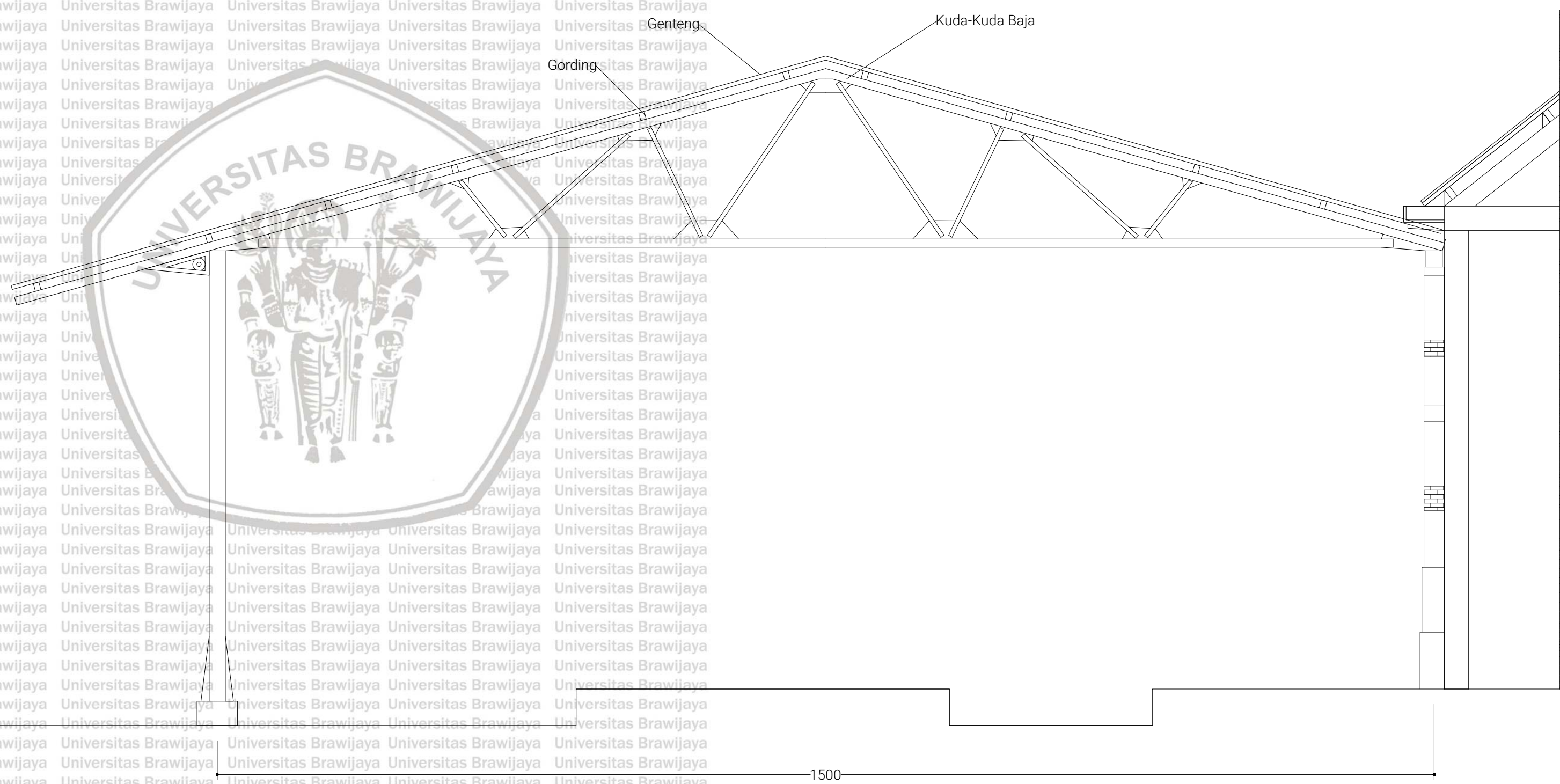
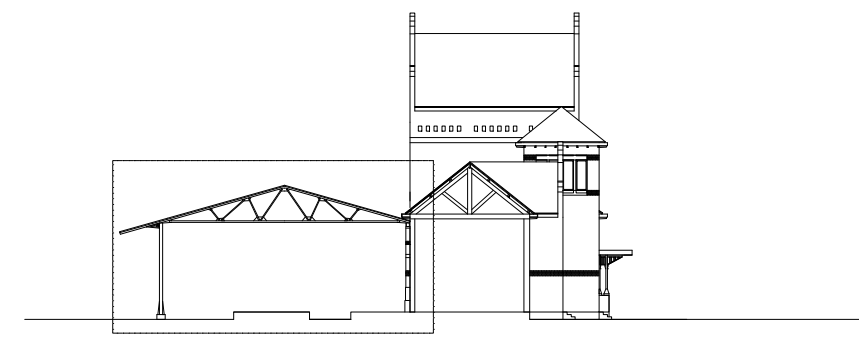


ORNAMEN VENTILASI V1 STASIUN CIREBON  
1:25



ORNAMEN VENTILASI TOILET STASIUN CIREBON  
1:25





DETAIL ATAP STASIUN CIREBON

1:50

**BERITA ACARA REVISI UJIAN SKRIPSI**

**Nama Mahasiswa** : Aubrey Giandima NIM. 165060500111036  
**Judul Proposal Skripsi** : Komparasi Morfologi Stasiun Milik *Nederlandsch Indische Spoorweg* (NIS) Dan Stasiun Milik *Staatsspoorwegen* (SS)  
**Periode** : Semester Ganjil/Genap \*) Tahun Akademik 2020/ 2021  
**Dosen Pembimbing** : Dr. Ema Yunita Titisari, ST., MT. NIP.197506272000122 001

Telah dievaluasi dengan catatan revisi skripsi sebagai berikut :

NO.	CATATAN REVISI PEMBIMBING
	Penyaji sudah cukup jelas dalam melakukan analisis komparasi antara kedua objek stasiun. Hanya saja perlu penajaman berupa penjelasan yang lebih detil dan terperinci mengenai kedua stasiun sehingga variabel yang dikomparasi menjadi lebih kaya dan ulasannya lebih tajam. Penarikan kesimpulan didasarkan pada hasil dan proses analisis. Jika memang menemukan hal baru dalam proses pengambilan kesimpulan maka perlu adanya penjelasan di bagian analisisnya

Malang, .....

Dosen Penguji

Dr. Ema Yunita Titisari, ST., MT.







## BERITA ACARA REVISI UJIAN SKRIPSI

**Nama Mahasiswa** : Aubrey Giandima NIM. 165060500111036  
**Judul Proposal Skripsi** : Komparasi Morfologi Stasiun Milik *Nederlandsch Indische Spoorweg* (NIS) Dan Stasiun Milik *Staatsspoorwegen* (SS)  
**Periode** : Semester Ganjil/Genap \*) Tahun Akademik 2020/ 2021  
**Dosen Pembimbing** : Dr. Ema Yunita Titisari, ST., MT. NIP.197506272000122 001

Telah dievaluasi dengan catatan revisi skripsi sebagai berikut :

NO.	CATATAN REVISI PEMBIMBING
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perbaiki tata tulis, perbaiki beberapa salah ketik dan penyusunan kata dalam kalimat.</li> <li>2. Pada gambar situasi tapak perlu dicantumkan skala gambar dan orientasi</li> <li>3. Perlu dijelaskan keterkaitan antara kajian morfologi dengan kajian metodologi, karena belum terlihat peran dari pembahasan metodologi.</li> <li>4. Pembahasan mengenai morfologi dicampur dengan pendekatan kritik? perlu dijelaskan langkah-langkahnya seperti apa, supaya penyimpulannya tidak terkesan subyektif.</li> <li>5. Kesimpulan dan saran perlu dicek lagi dan disesuaikan dengan rumusan masalah anda</li> </ol>

Malang, .....

Dosen Pembimbing

Abraham Mohammad Ridjal, ST, MT

Catatan:

- \*) Coret yang tidak perlu
- satu kopi untuk mahasiswa





## BERITA ACARA REVISI UJIAN SKRIPSI

**Nama Mahasiswa** : Aubrey Giandima NIM. 165060500111036  
**Judul Proposal Skripsi** : Komparasi Morfologi Stasiun Milik *Nederlandsch Indische Spoorweg* (NIS) Dan Stasiun Milik *Staatsspoorwegen* (SS)  
**Periode** : Semester Ganjil/Genap \*) Tahun Akademik 2020/ 2021  
**Dosen Pembimbing** : Dr. Ema Yunita Titisari, ST., MT. NIP.197506272000122 001

Telah dievaluasi dengan catatan revisi skripsi sebagai berikut :

NO.	CATATAN REVISI PENGUJI
	<p>Cek Typo            Cek kesamaan sumber (nama,tahun) dgn dafpus            Konsistensi kata asing &gt; italic            Cek cara penulisan sumber</p> <p>Lengkapi diagram kajian teori            Kerangka penelitian di bab III belum menunjukkan alur penelitian yang baik dan detail</p> <p>Isi tabel font 11 spasi 1            Dirapikan lagi sajian dalam tabel            Gambar dan keterangan gambar spasi 1            Sajian gambar dirapikan dan dilengkapi, mis. denah lengkapi dengan ukuran, skala, orientasi U            belum ditunjukkan dengan baik dan mendalam bagaimana bangunan NIS dan mana yg SS secara gamblang</p> <p>Sintesis bisa disampaikan secara komprehensif (deskripsional) disertai gambar yang memperjelas komparasi kedua stasiun</p> <p>Kesimpulan belum menyimpulkan, fokuskan untuk menjawab morfologi</p> <p>Cek kembali penulisan daftar pustaka, seragamkan            Gambar lampiran dirapikan dan dilengkapi.</p> <p>- Jong hal 12; Reitsma hal 13; &gt; beda tahun            - Teori metode deskripsi? Hal 19 apa perlu ada            - Diagram kajian teori dan alir (alur) penelitian belum cukup jelas dan di beri keterangan            - Perletakan sumber fauzy (hal. 26) keliru            - Siluet/ tampak??            - Daftar pustaka tidak urut, cek kembali konsistensi tata tulis</p>

Malang, .....

Dosen Penguji

Dr.techn. Ir. Yusfan Adeputera Yusran, ST., MT.Ars.





UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS TEKNIK

JURUSAN ARSITEKTUR

Jl. Mayjend Haryono No. 167 MALANG 65145 Indonesia

Telp. : +62-341-567486 ; Fax : +62-341-567486

<http://arsitektur.ub.ac.id>E-mail : [arsftub@ub.ac.id](mailto:arsftub@ub.ac.id)**FORM CEKLIS REVISI SKRIPSI****S-2****Nama Mahasiswa** : Aubrey Giandima NIM 165060500111036**Judul Skripsi** : Komparasi Morfologi Stasiun Milik Nederlandsch Indische Spoorweg (NIS) dan Stasiun Milik Stastsspoorwegen (SS)**Periode** : Semester Ganjil/Genap Tahun Akademik 2020 / 2021**Dosen Pembimbing** : Ema Yunita Titisari, ST.,MT.NIP. 197506272000122001

No	Poin-poin Berita Acara Revisi Dosen Pembimbing	Ceklis Revisi
1	Penajaman berupa penjelasan yang lebih detil dan terperinci mengenai kedua stasiun sehingga variabel yang dikomparasi menjadi lebih kaya dan ulasannya lebih tajam.	✓

No	Poin-poin Berita Acara Revisi Dosen Penguji-1	Ceklis Revisi
1	Typo Kesamaan sumber dengan daftar pustaka Konsistensi kata asing Penulisan Sumber	✓
2	Cek kembali penulisan daftar pustaka, seragamkan	✓
3	Diagram Kajian Teori Diagram Alur Penelitian	✓
4	Tabel Font 11 spasi 1 Gambar dan keterangan gambar spasi 1	✓
5	Sajian gambar kerja dilengkapi	✓
6	belum ditunjukkan dengan baik dan mendalam bagaimana bangunan NIS dan mana yg SS secara gamblang	✓
7	Sintesis bisa disampaikan secara komprehensif (deskripsional) disertai gambar yang memperjelas komparasi kedua stasiun	✓
8	Kesimpulan belum menyimpulkan, fokuskan untuk menjawab morfologi	✓
9	Gambar lampiran dirapikan dan dilengkapi.	✓







No	Poin-poin Berita Acara Revisi Dosen Penguji-2	Ceklis Revisi
1	Perbaiki tata tulis, perbaiki beberapa salah ketik dan penyusunan kata dalam kalimat.	✓
2	Pada gambar situasi tapak perlu dicantumkan skala gambar dan orientasi	✓
3	Perlu dijelaskan keterkaitan antara kajian morfologi dengan kajian metodologi, karena belum terlihat peran dari pembahasan metodologi.	✓
4	Pembahasan mengenai morfologi dicampur dengan pendekatan kritik? perlu dijelaskan langkah-langkahnya seperti apa, supaya penyimpulannya tidak terkesan subyektif.	✓
5	Kesimpulan dan saran perlu dicek lagi dan disesuaikan dengan rumusan masalah anda	✓

Mengetahui,  
Dosen Pembimbing,

  
Ena Yunita Titisari, S.T., MT.  
NIP 197506272000122001

Catatan:

Dilampirkan pada bagian akhir naskah skripsi